3 1761 07827721 7

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/diedonauundihrev00wolf

97

Nr. 1516

Dr MAX MENGER

# Die Donau

und ihre

# volkswirthschaftliche Bedeutung.

---

## Referat

des Kammerrathes

**Josef M. Wolfbauer**

erstattet an die

**nieder-österr. Handels- und Gewerbekammer.**

**Wien, 1880.**

Verlag der nieder-österr. Handels- und Gewerbekammer.

Druck von L. C. Zamarski in Wien.

LIBRARY
OCT 29 1971
UNIVERSITY OF TORONTO

HE
387
D2 W6

# Inhalts-Uebersicht.


Seite

Einleitung ..... 7

**1. Die Donau, ihr Lauf und ihr Flußgebiet.**

Die Donau ..... 17
Der Donau schiffbare Nebenflüsse ..... 29
Die Altmühl ..... 29
Der Inn ..... 30
Die Salzach ..... 33
Die Traun ..... 33
Die Ager ..... 34
Die Enns ..... 34
Die March ..... 35
Die Raab ..... 40
Die Waag ..... 41
Die Drau ..... 42
Die Mur ..... 43
Die Theiß ..... 44
Die Maros ..... 49
Der Bega-Canal ..... 50
Der Franzens-Canal ..... 51
Die Sau ..... 52
Die Kulpa ..... 54
Die Vrbas ..... 55
Die Bosna ..... 55
Die Drina ..... 56
Die Temes ..... 56
Die Morawa ..... 57
Der Pruth ..... 57

Seite

**2. Die Haupt-Verkehrshemmnisse auf der Donau.**

Der Strudel und Wirbel ..... 85
Der Strudel ..... 85
Der Wirbel ..... 88
Die Haupt-Verkehrshemmnisse in Niederösterreich ..... 90
Preßburg—Gönyö ..... 95
Die Strecke von Baziasch bis Turn-Severin ..... 100

**3. Der Donauverkehr in früherer Zeit und in der Gegenwart.**

Der Donauverkehr in alter Zeit ..... 109
Der Donauverkehr vom 15. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts ..... 113
Der Donauverkehr im 19. Jahrhundert ..... 120
Förderung der Donauschiffahrt durch den Staat ..... 120
Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau ..... 129
Die Größe des Verkehres ..... 138

**4. Die Ketten- oder Seilschiffahrt (Touage).**

Wesen und Vortheile der Touage ..... 173
Entwicklung der Touage ..... 176
Die Touage auf der Donau ..... 183

**5. Resumé und Anträge.**

Resumé ..... 191
Anträge ..... 195

**Quellen-Nachweis** ..... 199

## Anlagen.

I. Hofdecret an die Kaufleute. 30. März 1782 ..... 207
II. Circulär des Großhandlungshauses Willeshofer & Co. an die Fabrikanten. 1782 ..... 208
III. Eröffneter Handelsverkehr mit den türkischen Staaten. Sistovaer Friedensvertrag. Erneuerung des Passarowitzer Tractates. 1792 ..... 210
IV. Erneuerte Schiffahrts-Ordnung. (Für Oesterreich ob der Enns.) 7. April 1800 ..... 213
V. Ferman zur Sicherung der Schiffahrt auf der Donau. Mai 1815 ..... 219
VI. Ertheilung ausschließender Privilegien auf die Schiffahrt mit Dampfböten und die dabei zu beobachtenden Vorsichten. 11. November 1817 .. 222
VII. Wegen des für mehrere Bewerber zugleich zu ertheilenden Privilegiums zur Schiffahrt mit Dampfschiffen. 13. April 1818 ..... 226
VIII. Convention zwischen Oesterreich und Rußland in Betreff der Donau-Schiffahrt. Juli 1840 ..... 228

Seite

IX. Schiffahrts-Vertrag zwischen Oesterreich und Bayern. 14. Mai 1852 .. 231

X. Verordnung neuer Bestimmungen für den Betrieb der Dampfschiffahrt. 4. Jänner 1855 ..... 239

XI. Beitritt Württembergs zur österreichisch-bayerischen Schiffahrts-Convention. 5. Juni 1855 ..... 252

XII. Pariser Vertrag. 30. März 1856 ..... 245

XIII. Donauschiffahrts-Acte. 7. November 1857 ..... 255

XIV. Verordnung betreffend die Competenz zur Verleihung der Concessionen zum Betriebe der Dampfschiffahrt auf den österr. Binnengewässern. 12. Juli 1858 ..... 270

XV. Schiffahrts-Acte für die Donaumündungen. 2. November 1865 ..... 271

XVI. Londoner Protokoll. 13. März 1871 ..... 345

XVII. Auflassung des Staatsgarantie-Verhältnisses der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 11. April 1873 ..... 348

XVIII. Vorbedingungen für die Zulassung von Bewerbern um Schifferpatente für die Führung von Dampfschiffen auf der Donau zu der vorgeschriebenen Prüfung. 7. Mai 1873 .. ..... 350

XIX. Provisorische Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung für die ober- und niederösterreichische Strecke der Donau. 31. August 1874 ..... 351

XX. Berliner Vertrag. 13. Juli 1878 ..... 386

XXI. Allgemeine Bestimmungen für die Einführung der Dampfschiffahrt mittelst Kette oder Drahtseil (Touage). 1870 ..... 388

# Einleitung.

Als im siebzehnten und im vorigen Jahrhundert der „Mercantilismus" die wirthschaftlichen Kreise ganz besonders beherrschte, ward er zur treibenden Kraft, welche anspornte zu allen Unternehmungen und Vorkehrungen, die die Entwicklung des Handels im Innern der Staaten und nach außen zu befördern vermochten und so wendete man damals große Sorgfalt einer der Hauptbedingungen des Verkehres, der Anlage, Verbesserung und Erhaltung von Straßen und darunter nicht zum geringsten Theile den einen billigen und großen Transport wesentlich erleichternden Wasserstraßen zu.

Die wirthschaftlich schon damals vorgeschritteneren Länder, insbesondere Frankreich und England, haben auch zumeist aus der Zeit die Anlage ihrer schiffbaren Canäle zu verzeichnen. In Frankreich wurde 1605 der Canal von Briare, 1642 jener von der Loire zur Seine, 1684 der Canal von Languedoc zur Verbindung des Mittelländischen Meeres mit dem Atlantischen Ocean, angelegt. In England begann man mit der Anlage von Canälen im Jahre 1755.

In Oesterreich-Ungarn, wohin diese wirthschaftliche Bewegung sich erst gegen das letzte Viertel des vorigen Jahrhunderts Bahn gebrochen, wurde ihr schon unter der Regierung der Kaiserin Maria Theresia, vornehmlich aber durch Kaiser Josef II. Vorschub geleistet. Mannigfaltige Projecte der Verbesserung der schon durch die schiffbaren Flüsse vorhandenen und der Anlage neuer Wasserstraßen wurden in dieser Zeit vielfach besprochen. Der Gedanke einer Verbindung der Oder mit der Donau welcher schon in viel früherer Zeit vorhanden gewesen, tauchte damals wieder auf. Vorschläge der Regulirung der March und ihre Benützung zu einer Verbindung der Donau mit der Oder fanden 1784 in Joh. Alois Hanke einen warmen Vertheidiger. Ein französischer, in Wien an-

säßiger Ingenieur und „Hydrauliker", F. J. Maire, projectirte 1786 ein ganzes System von Canal-Anlagen mit dem Centrum „Wien", zur Verbindung des Adriatischen Meeres mit der Donau, der Donau mit dem Dniester, der Donau mit der Moldau, des Inn mit der Etsch ꝛc. Einige Canal-Anlagen erfolgten auch, so die Erbauung des Bega-Canales 1777; dann wurden unter der Regierung des Kaisers Franz II. angelegt: 1793 der Bácser oder Franzens-Canal, 1797 der Wien—Neustädter Canal, welcher die Bestimmung hatte, bis Porto-Ré bei Fiume als Verbindung des Adriatischen Meeres mit der Donau fortgesetzt zu werden.

Die ganze wirthschaftliche Strömung fand aber eine Unterbrechung, wie nach der großen politischen Umwälzung in Frankreich zu Beginn unseres Jahrhunderts Napoleon ganz Europa in ein stehendes Kriegslager verwandelte und alles Sinnen und Streben nur nach dem einen Ziele: Vertheidigung und Befreiung gerichtet ward.

Als nach Ueberwindung der Drangsale, welche diese vielen Kriege nach sich zogen, wirthschaftliche Bestrebungen wieder in den Vordergrund treten konnten, wurde die Aufmerksamkeit auf die inzwischen erdachte Anwendung des Dampfes zur fortbewegenden Kraft auf gebahnten Landstraßen hingelenkt und von diesem neuen Verkehrsmittel so sehr absorbirt, daß für die Ausbreitung desselben nahezu die ganze Sorgfalt allein aufgewendet wurde, so daß die Idee vielfach Raum gewann, den Wasserstraßen komme nunmehr gegenüber den Eisenbahnen nur eine ganz untergeordnete Bedeutung zu. Eine rapide Entwicklung des Eisenbahnwesens in Europa zeichnet diese Periode unseres Jahrhunderts aus.

Oesterreich-Ungarn, das Anfangs auch in dieser Richtung gegenüber den westlichen Staaten sich nicht sehr beeilte mit der Erweiterung seines Eisenbahnnetzes, suchte gegen Ende der Sechziger-Jahre bis in die zweite Hälfte der Siebziger-Jahre in fieberhafter Hast Versäumtes nachzuholen.

Oesterreich-Ungarn hat die Länge seiner Eisenbahnlinien, welche zu Ende 1863 im Ganzen 5892·89 Kilometer betrugen, bis zum Ende des Jahres 1873 auf 16.342·406 Kilometer erweitert; das in den Bahnen investirte Capital, welches 1863 im Ganzen 653,746.605 Gulden betrug, war Ende 1873 auf 2.304,421.327 Gulden angewachsen. Die Länge der Eisenbahnlinien ist also in diesem Decennium nahezu verdreifacht worden und Ende 1873 war beinahe ein viermal so großes Capital wie 1863 in den Bahnen investirt; dabei hat Oesterreich-Ungarn in diesem Decennium die Bahnen mit Staatssubventionen in der Höhe von zusammen 108,061.084 Gulden unterstützt.

Ein immenser Vortheil, welchen das in solchem Umfange in den europäischen Staaten zur Entwicklung gebrachte Eisenbahnwesen bot, lag insbesondere darin, daß Angebot und Nachfrage sich leichter wie ehedem berühren konnten und selbst die entferntesten Gebietstheile mit ihren Bedürfnissen und Ueberflüssen einander nähergerückt waren.

Jedes der Productions- und Absatzgebiete, das bei der stetigen Vergrößerung und Verdichtung des Eisenbahnnetzes von den Maschen desselben umfangen wurde, konnte nun immer mehr und mehr zur Participation an dem Weltverkehre herangezogen werden, und es erschien die wirkliche Erfüllung solcher Voraussetzungen jeweils nur als eine Frage der Höhe der Tarife. Es ertönte daher bald nicht blos der Ruf nach neuen Bahnanlagen, sondern auch nach Verwohlfeilung der Tarife. Aus dem Widerspruche, zu welchem dieses letztere Verlangen das Interesse der Bahn mit demjenigen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft häufig brachte, entbrannte ein zu Anfang der Siebziger-Jahre besonders in Deutschland heftig geführter, förmlicher Tarifkampf, der die Local-, Zonen-, Verband-, Differential- und Wagenraum-Tarife, sowie ein immer weiteres Umsichgreifen des Refactiewesens, dann den Ruf nach Concurrenzbahnen und Staatsbahnbetrieb, sowie die mannigfaltigsten Vorschläge zur Umgestaltung des Eisenbahnbetriebes im Gefolge hatte, zuletzt aber auch in immer weiteren Kreisen der Einsicht Bahn brach, daß die Eisenbahn-Tarife doch nicht dauernd unter eine gewisse, durch ihre Anlage-, Erhaltungs- und Betriebskosten bedingte Minimalgrenze herabzudrücken sind. Damit ward aber das zu Tage getretene Bedürfniß nach einem billigeren als dem Bahn-Minimal-Frachtsatze für Massengüter, insbesondere für Boden- und die zur Weiterverarbeitung der Industrie dienenden Rohproducte, auf andere Wege gewiesen, und so wurde wieder die Erinnerung an die Wasserstraßen wachgerufen.

In Frankreich wurde schon 1871 eine große Expertise zum Zwecke der Erörterung des Zustandes und der Leistungsfähigkeit der bestehenden Wasserstraßen, sowie über deren Verbesserung und Erweiterung abgehalten. Die französische National-Versammlung bewilligte 1874 zur Reconstruction des Fluß- und Canalnetzes 800 Millionen Francs und neuestens hat dieselbe für Binnenschiffahrt 1000 Millionen Francs votirt.

In Deutschland begann in den wirthschaftlichen Kreisen in neuerer Zeit eine ähnliche, auf die Hebung der Binnenschiffahrt abzielende Bewegung. Fünfundsechszig von den deutschen Handelskammern sprachen

sich in ihren Jahres-Berichten dahin aus, daß dem Handel und der Industrie leistungsfähige Wasserstraßen einen großen Nutzen zu gewähren vermögen, und deßhalb denselben alle Sorgfalt zuzuwenden sei. Diese Bewegung führte dort zur Gründung eines „Central-Vereines für Hebung der deutschen Fluß- und Canalschiffahrt".

Bei uns in Cisleithanien wendete sich in neuerer Zeit gleichfalls die Aufmerksamkeit in erhöhtem Maße der Flußschiffahrt zu. Die Fortsetzung der Strudelsprengungen, die 1869 begonnene und 1875 vollendete partielle Regulirung der Donau bei Wien, die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Elbe, die vor ca. vier Jahren erfolgte Gründung des „Elbe-Vereines" fallen in diese Periode. 1874 nahm sich der Gemeinderath der Stadt Wien in lebhafter Weise für das 1873 wieder aufgetauchte Project des Donau-Oder-Canales an. Die gesetzgeberische Thätigkeit des Reichsrathes wurde ganz besonders im abgelaufenen Jahre auf diesen Gegenstand wieder hingelenkt durch den vom Abgeordneten Friedmann in der Sitzung des Hauses vom 18. November 1879 eingebrachten Antrag, betreffend die Vorlage eines Gesetzes über durch die Staats-Verwaltung vorzunehmende Ausbauten bestehender und Herstellung neuer Wasserstraßen, welche im Interesse des Reiches gelegen wären, speciell über die Herstellung eines Schiffahrts-Canales zur Verbindung der Donau mit der Oder und zur Verbindung der Donau mit der Moldau und Elbe. In der Sitzung des Hauses vom 21. November 1879 wurde über diesen Antrag beschlossen, denselben einem zu wählenden Ausschusse von 24 Mitgliedern zuzuweisen. Die Wahl dieses Ausschusses erfolgte in der Sitzung vom 22. Jänner l. J. Am selben Tage wurde auch der unter dem 15. Jänner d. J. vom Abgeordneten Lustkandl eingebrachte Antrag betreffend die Regulirung der Donau bis an die niederösterreichische Landesgrenze bei Theben, zugewiesen und im Schooße dieses Ausschusses wird gegenwärtig die Vorberathung über die beiden Anträge gepflogen. In der Sitzung vom 16. April d. J. wurden dem Reichsrathe vom k. k. Handelsministerium zur verfassungsmäßigen Behandlung die zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland vereinbarten „neuen Elbe-Schiffahrts-Acte" übergeben, welche die vollständige Freiheit der Schiffahrt auf der Elbe gewährleisten sollen.

In der ungarischen Reichshälfte geschah wohl für die Donau selbst mit Ausnahme der 1874/75 vollendeten Regulirung bei Budapest fast so viel wie Nichts. Dagegen hat die ungarische Regierung der Regulirung der anderen Flüsse und der Schiffahrt auf denselben viele Sorgfalt zugewendet. Das ungarische Communications-Ministerium hat ein voll-

ständiges System der Fluß-Regulirungen ausgearbeitet, und es wurden außer der Fortsetzung der im Jahre 1845 nach der großen 1844er Ueberschwemmung in Folge derselben begonnenen Theiß-Regulirung auch bereits Fluß-Corrections-Arbeiten an der Drau, Save, Waag, Számos, Körös, Temes und Maros vorgenommen. 1870/73 wurde der im Staatseigenthume befindlich gewesene Franzens-Canal einer Privat-Gesellschaft auf 75 Jahre übertragen mit der Verpflichtung; insbesondere die am Canale nöthigen Verbesserungen, eine Verlängerung desselben und eine neue Anlage vorzunehmen. Der größte Theil dieser Verpflichtung ist bereits seitens der Gesellschaft erfüllt. 1873 projectirte das ungarische Communications-Ministerium in seinem officiellen Berichte mehrere neue Canal-Anlagen in der Gesammtlänge von 55 Meilen mit einem Kosten-Aufwande von 30 Millionen Gulden, welche Projecte jedoch noch nicht realisirt werden konnten. Neuestens brachte die ungarische Regierung, am 15. März des laufenden Jahres einen Gesetz-Entwurf über die Ketten- und Seilschiffahrt im ungarischen Parlamente ein.

Die Aufmerksamkeit der Interessenten des Handels und der Industrie wendet sich gegenwärtig vornehmlich und zwar in stetig steigendem Maße dem Donaustrome, einer der größten Binnenwasserstraßen Europas, zu, und immer weitere Kreise erfaßt der Wunsch, daß dieser Strom doch endlich von allen Hindernissen befreit werden möge, die sich seiner vollen Ausnützung, dieselbe hindernd entgegenstellen und unter lebhafter Betheiligung aller interessirten Kreise fand im Vorjahre die Constituirung des „Donau-Vereines" in Wien statt.

Die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer hat diesem Gegenstande schon seit langer Zeit ihre volle Beachtung gewidmet und ist wiederholt für Vorkehrungen und Maßnahmen eingetreten, welche auf die Hebung und Förderung des Donau-Verkehres abzielten.

Schon 1864 nahm die Wiener Handelskammer bei Gelegenheit, als sie von der hohen k. k. Statthalterei ersucht wurde, sich in ihrem Bezirke zur Herbeischaffung des für eine Statistik der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse nöthigen Materiales zu verwenden, Veranlassung, sich zugleich an die Schiffahrts-Unternehmer Niederösterreichs zu wenden um Bekanntgabe ihrer Wahrnehmungen in Bezug auf die Gefährlichkeit oder Schwierigkeit einzelner Stromstellen. Mit großer Bereitwilligkeit kamen die Schiffahrts-Unternehmer der Kammer entgegen und bezeichneten an die 16 Stellen, welche in dem Donaustrome in Niederösterreich Hemmnisse für die Schiffahrt bildeten. Ebenso wurden der Kammer Mittheilungen gemacht über die Schwierigkeiten, die der Beschiffung der March sich

entgegenstellten. Diese Bemerkungen, welche die Kammer seinerzeit auch durch den Druck veröffentlichte, berichtete sie an die hohe k. k. Statthalterei, die dieselben an das hohe k. k. Staatsministerium leitete. 1865 intimirte die hohe k. k. Statthalterei die Kammer davon, daß das hohe Ministerium in Folge des dahin abgegebenen Berichtes der Kammer, die Donau in Niederösterreich bereisen lasse, und 1866 erfolgte an die Kammer die Bekanntgabe des Ergebnisses dieser Donaubereisung, welches hauptsächlich darin gipfelte, daß die als nöthig befundenen Maßnahmen eingeleitet werden würden, daß aber im Allgemeinen der Zustand der Donau durch die zu verschiedenen Zeiten ausgeführten Bauten gegen früher wesentlich besser geworden sei, so daß die Schiffahrt auf der Donau im Gebiete von Niederösterreich selbst bei einem sehr geringen Wasserstande durchgehends noch mit einer Tauchung von 3 Fuß vollständig möglich sei

An den Verhandlungen der im Jahre 1866 zur Vorberathung der Donauregulirung bei Wien von der Regierung einberufenen Commission hat die Kammer durch ihre Delegirten, die Herren Kammerräthe H. D. Schmid und Ritter von Boschan Antheil genommen.

1873 beschäftigte sich die Kammer eingehend mit der Frage der Anlage von Entrepots und anderen öffentlichen Anstalten für den Handel und Verkehr an der regulirten Donau bei Wien und wegen Anlage eines großen Hafens daselbst und beschloß in der Plenarsitzung vom 3. December eine diesen Gegenstand betreffende Petition an das hohe k. k. Handelsministerium sowie an den niederösterreichischen Landtag und die Begrüßung des Gemeinderathes der Stadt Wien in dieser Angelegenheit.

1877 gelangte ein Memorandum der Dampfschiffahrts-Gesellschaft an die Kammer, womit dieselbe die Hindernisse schildert, welche die Schiffahrt nunmehr, nach der vollendeten Regulirung der Donau bei Wien, entgegenstehen und zwar:

a) vor dem Wiener Haupt-Durchstich,
b) im Gebiete der Wiener Donau-Regulirung und
c) unterhalb dieses Gebietes.

Ueber dieses Memorandum referirte Herr Kammerrath Julius Schneider an die Kammer am 8. Jänner 1878 und beantragte, dieselbe wolle in dieser Angelegenheit das Gutachten von Fachmännern einholen. Diesen Antrag acceptirend wendete sich die Kammer zunächst an die in Niederösterreich in den an der Donau gelegenen Ortschaften ansässigen Schiffmeister mit dem Ersuchen, die ihnen bekannten Hindernisse der Ruderschiffahrt der Kammer bekannt geben zu wollen und es

langten in Folge dessen von mehreren Seiten Zuschriften ein, welche die in dem an die Kammer gerichteten Memorandum der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthaltenen Angaben vollständig bestätigten.

In der Plenarsitzung am 28. August 1878 brachte der Herr Kammerrath Karplus den motivirten Antrag ein, die Kammer möge sich für die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Donau von Passau bis Orsova verwenden. Dieser Antrag wurde an die III. Section verwiesen, welche den Antragsteller zum Referenten erwählte. Herr Kammerrath Karplus sammelte mit vielem Fleiße und mit großer Mühewaltung ein sehr reichhaltiges, auf diesen Gegenstand bezügliches Materiale, welches er bei seinem Austritte aus der Kammer derselben zur Verfügung stellte und das an der betreffenden Stelle dieser Schrift eingehende Verwendung fand.

In der Plenarsitzung vom 18. September 1878 erstattete die III. Section, welche auch bei Gelegenheit der Berathung der Orientbahn-Anschlüsse auf Veranlassung seitens des Herrn Kammerrathes Singer und seitens des gefertigten Referenten, einen auf die Regulirung der Donau beim Eisernen Thore und bei Gönyö bezüglichen Antrag formulirte, einen vorläufigen Bericht über den Stand der Beseitigung der Verkehrshemmnisse auf der Donau und knüpfte daran die Bemerkung, daß sie seinerzeit einen ausführlichen Bericht mit eventuellen Anträgen erstatten wird, und daß sie inzwischen den Herrn Kammerrath Julius Schneider beauftragt habe zu einer Rücksprache mit dem Herrn Generaldirector Cassian.

Am 4. Juni 1879 wurde der gefertigte Referent mit dem ihn besonders ehrenden Auftrage zur Erstattung dieses ausführlichen Berichtes betraut, indem ihm unter Einem alle hierauf bezüglichen und insbesondere die noch laufenden Acten, diese zur gleichzeitigen Erledigung, überwiesen wurden.

Dieser damalige Auftrag hat noch eine Erweiterung erfahren in Folge des Beschlusses, welcher in der Plenarsitzung der Kammer am 4. Februar l. J. gemäß eines Berichtes der III. Section über eine Eingabe des Donau-Vereines gefaßt wurde. Der Donau-Verein erbat sich die Unterstützung der Kammer in seiner auf die so hochwichtige Frage der endlichen Regulirung der Donau in einer Weise, wie sie die Entwicklung des Verkehres erheischt, gerichteten Thätigkeit, insbesondere auch durch eine Publication seitens der Kammer, welche das Interesse der betheiligten Handels- und Industriekreise in einem der Sache entsprechenden weiteren Umfange wachzurufen geeignet ist. Ueber Antrag der Section ist die Kammer zunächst dem Donau-Verein als stiftendes Mitglied mit einem

Beitrage von 200 Gulden beigetreten und hat gleichzeitig ausgesprochen, bei Gelegenheit, wo ihr der Bericht über die ganze Frage vorliegen wird, gleichfalls wegen einer passenden Kundgebung schlüssig zu werden.

Der gefertigte Referent erachtete sich daher für verpflichtet, bei Erfüllung des ihm am 4. Juni v. J. gewordenen Auftrages auch dieses letzterwähnten Beschlusses, sowie des Umstandes eingedenk zu sein, daß nunmehr diese wichtige Frage längere Zeit hindurch auf der Tagesordnung stehen und so der Kammer wiederholt Gelegenheit bieten wird, in derselben activ aufzutreten, daß es daher ersprießlich sich erweisen dürfte, wenn der verehrlichen Kammer eine möglichst reichhaltige Menge von auf diesen Gegenstand bezüglichen Daten in übersichtlicher Weise zur Verfügung gehalten wird. Deshalb war der gefertigte Referent, soweit es in seinen geringen Kräften stand, bemüht, so viel als möglich an einschlägigem Materiale zu sammeln, wobei ihm durch das Entgegenkommen, welches er vielseits fand, eine wesentliche Unterstützung zu Theil ward. Insbesondere fühlt sich der Referent hiefür verpflichtet, dem Herren Reichsraths-Abgeordneten Professor Dr. Eduard Sueß, dem General-Director der I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Herrn Martin Ritter v. Cassian, dem Betriebs-Inspector dieser Gesellschaft Herrn Georg Stöhr, Herrn Carl Hödlmoser, k. k. Official im militär-geographischen Institute und Vorstand der techn. Abtheilung desselben, dem General-Secretär der Wiener Frucht- und Mehlbörse Herrn Moritz Leinkauf, dem Herrn Dr. A. Meyer, Custos an der Universitäts-Bibliothek, dem Herrn Ober-Ingenieur Sigmund Taussig und Herrn Louis Itzeles an dieser Stelle seinen Dank auszusprechen.

Das gesammelte Materiale ist vom Standpunkte der Interessen des Handels und Verkehres in den folgenden Abschnitten dieser Schrift:

1. Die Donau, ihr Lauf und ihr Flußgebiet;
2. die Hauptverkehrs-Hemmnisse auf der Donau;
3. der Donau-Verkehr in früherer Zeit und in der Gegenwart;
4. Die Kettenschiffahrt und ihre Anwendung auf der Donau;

zur Darstellung gebracht und in einem Resumé gelangen die aus den vorhergehenden Abschnitten gezogenen Schlußfolgerungen zur Formulirung der der verehrlichen Kammer zur Annahme empfohlenen Anträge.

Als Anhang sind dieser Schrift beigegeben:

Abschriften der seit dem Sistovaer Friedensschlusse erfolgten, die Donauschiffahrt betreffenden Gesetze und Staatsverträge, sowie der auf die unter Kaiser Josef II. versuchten Belebung des Orienthandels bezüglichen öffentlichen Schriftstücke.

# Die Donau,

## ihr Lauf und ihr Flußgebiet.

# Die Donau.

Diesem mächtigen Strome, welchen die Deutschen in alten Zeiten „Döne" und während des Mittelalters „Thuenowa, Thunaw" benannten, wendeten schon die klassischen Völker des Alterthumes ihre Aufmerksamkeit zu.

Die Griechen lernten ihn vom Pontus Euxinus aus aufwärts ungefähr bis in jene Gegend kennen, von wo ab wir heute gewohnt sind, den Strom als die untere Donau zu bezeichnen. Sie benannten ihn „Ister". Für die untere Strecke des Stromes adoptirten auch die Römer diese Bezeichnung, für seinen übrigen oberen Lauf aber belegten sie ihn mit dem Namen: „Danuvius" und erklärten ihn darnach auch als den zweinamigen Fluß. Die Griechen konnten sich über den oberen Lauf der Donau nur unklare, mit den thatsächlichen Verhältnissen in mannigfaltigen Widersprüchen stehende Vorstellungen machen, wogegen die Römer schon ziemlich genau darüber orientirt waren.

Herodot, der älteste griechische Historiker, beschreibt den „Ister" als einen aus der Kelten Land von der Stadt „Pyrene" kommenden Fluß, der seinen Lauf so nimmt, daß er Europa in der Mitte spaltet, der mit im Sommer und Winter immer gleichem Wasser, nachdem er ganz Europa durchlaufen, in den Pontus Euxinus sich ergießt, als der größte unter allen Flüssen, und der deßhalb zum größten aller Flüsse geworden ist, weil viele andere Flüsse ihr Wasser mit seinem zusammenwerfen, und zwar insbesondere: der von den Illyrern kommende Angrus (serbische und bulgarische Morawa), der aus der Paonen Land vom Rhodope-Gebirge kommende Skius (Isker), die von den Gipfeln des Hämus (Balkan) kommenden drei Flüße: Atlas (San), Aurus (Jantra) und Tibisis (Osma?), der von den Agathyrsen kommende Maris (Marosch), und die aus dem skythischen Lande kommenden Flüsse: Pyrethus (Pruth), Tiarantus (Aluta), Ararus (Szered), Naparis (Jalomitza) und Ordessus (Ardjis).

Strabo, der berühmte griechische Geograph, erklärt den „Ister" als den größten unter allen Flüssen Europa's, der an der Grenze Germaniens, nahe beim Winkel des Adriatischen Meeres, von dem er ohngefähr 1000 Stadien entfernt ist, beginnt, Anfangs gegen Süden strömt, dann aber sich plötzlich von Westen nach Osten wendet, dem Pontus zu, in welchen er nicht sehr weit von der Mündung des Tyras (Dniestr), nur wenig gegen Norden ausbeugend einfließt.

Während Plinius der Aeltere in seiner Naturgeschichte nur flüchtig berichtet, daß sich in diesen Strom, der längs der Provinz Mösien zum Pontus seinen Lauf nimmt, namhafte und schiffbare Flüsse ergießen, wie: der reißende Draus (Drau) und der ruhigere Saus (Sau), gewährt der Bericht, den der große römische Geschichtschreiber Tacitus in seinem Buch über Deutschland vom „Danuvius" gibt, Einsicht in die ziemlich genaue Kenntniß, welche die Römer damals von diesem Strome hatten. Er berichtet, daß der Danubius, auf einem sanften, gemach ansteigenden Bergrücken des Gebirges „Abnoba" (Schwarzwald) hervorquellend, seinen Lauf zu verschiedenen Völkerschaften nimmt, bis er in 6 Armen sich in den Pontus stürzt; ein siebenter Arm verliert sich in Sümpfen.

So gut man auch in der römischen, wie in den ihr nachfolgenden Perioden über den Lauf und über die Mündung der Donau orientirt war, so sehr im Unklaren befand man sich selbst bis in die neuere Zeit über ihren Ursprung. Noch im Jahre 1597 beschrieb ein Paulus Henzerus, und 1684 Sigmund von Birken den Donaueschinger Schloßbrunnen als den „Ursprung des Donaustromes." 1719 noch erschien von F. W. Breuninger ein Buch unter dem Titel: „Die Urquelle des weltberühmten Donaustromes", womit der ausführliche Nachweis zu führen versucht wird, daß die Quelle der Brigach die Urquelle der Donau sei.

Jetzt ist festgestellt, daß die Donau aus dem Zusammenflusse der beiden vom Ostabhange des Schwarzwaldes in Baden herabkommenden Bergbäche: Brigach und Brege entsteht.

Die Brigach entspringt am Hirzwalde, 3·7 Kilometer südwestlich von St. Georgen und fließt über Villingen gegen Donaueschingen, wo sie den 0·6 Meter breiten Ausfluß des dortigen Schloßbrunnens aufnimmt und damit vereinigt in der unterhalb dieser Stadt befindlichen Ebene sich mit der Brege verbindet, nachdem sie bis hieher eine Strecke von 37 Kilometern durchlaufen hat.

Die Brege entspringt zwischen den Bergen Roßeck und Briglrain bei der Martins-Kapelle, 5·5 Kilometer nordwestlich von Furtwangen,

fließt über Vöhringen und Hüfingen und verbindet sich nach einem 30 Kilometer langen Laufe unterhalb Donaueschingen mit der Brigach.

Der Abstand der Quellen der Donau von ihrer Mündung beträgt 1630, die Länge ihres ganzen Laufes 2860 Kilometer.

Davon entfallen:

612·25 Kilometer . . . . . auf die deutsche,
357 „ . . . . . „ „ österreichische,
937·50 „ . . . . . „ „ ungarische und
953·25 „ . . . . . „ „ rumänisch-bulgarische Strecke.

Die Donau ist der zweitgrößte Strom Europa's. Sie wird in der Länge des Laufes nur von der Wolga übertroffen, welche um 568 Kilometer länger ist. Dagegen ist der Lauf der Donau länger

um 1487 Kilometer als jener des Rhein,
„ 1695 „ „ „ der Elbe und
„ 1740 „ „ „ „ Weichsel

Das Gefälle, die Breite, Tiefe, Geschwindigkeit sowie die Wassermenge der Donau sind in der am Schlusse dieses Abschnittes folgenden Tabelle ersichtlich gemacht.

Nach dem Zusammenflusse der beiden Hauptquellen: Brigach und Brege, richtet die Donau eine kurze Strecke hindurch ihren Lauf nach Südost, worauf sie sich nach Nordosten wendet. Diese Richtung verfolgt sie über Regensburg hinaus bis Donaustauf, wo sie den nördlichsten Punkt ihres ganzen Laufes erreicht. Von Donaustauf richtet sie sich wieder südöstlich bis in die Nähe von Grein, von wo sie unter vielfachen oft nördlich und südlich ausbeugenden Windungen in östlicher Richtung bis Waitzen strömt. Von Waitzen bis zur Mündung der Drau hält die Donau eine direct südliche Richtung ein, dann fließt sie bis Gladova östlich; von Gladova nimmt sie ihre Richtung südöstlich über Sistova, wo sie an dem südlichsten Punkte ihres ganzen Laufes anlangt, geht dann nordöstlich bis Rassova, wo sie, von dem Plateau der Dobrudscha beiseite gedrängt, nördlich bis Galatz fließt, von da sich wieder östlich wendend, dann diese letztere Richtung bis zu ihrer Mündung in's Schwarze Meer beibehält.

Auf diesem ihrem Laufe begegnet die Donau an mehreren Stellen Gebirgszügen, welche sich ihr vorlagern und ihr Rinnsal verengen, ja an einigen Stellen sogar felsige Kuppen und Spitzen quer durch's Strombett legen und so der Schiffahrt ernste, ihr theilweise gefahrbringende Hindernisse hervorrufen. Den ersten Gebirgsdurchbruch muß die Donau in ihrem Laufe über Geisingen bis Scheer, unterhalb Sigmaringen vollziehen, wo sich ihr der Jurazug der Rauhenalp vorlegt.

Zwischen Vilshofen und Passau legt der hart an die Donau heran-tretende, sie einengende Bayerische Wald beim Dorfe Sandbach felsige Klippen, die ehedem aus dem Wasser hervorragten, quer in das Donau-bett, welche das in früheren Zeiten arg gefürchte „G'hachelt" (Gehäckelt) bildeten. Durch die Sprengungen, welche die bayerische Regierung hier in den 1830iger Jahren ausführen ließ, wurde jedoch die Gefährlichkeit dieser Stelle vollständig beseitigt.

Auf ihrem Laufe über Linz, Grein stellen sich der Donau von Norden her der Böhmer-, Greiner- und Manhartswald, von Süden herauf die Abfälle der Norischen Alpen entgegen und legen quer in das Donaubett zackige Felsenklippen, die den vormals so berüchtigten, von den Schiffern gefürchteten Strudel und Wirbel erzeugen. *)

An der österreichisch-ungarischen Grenze sind der Donau im Süden das Leitha-Gebirge und nördlich die Ausläufer der kleinen Karpathen vorgelagert.

Bei Gran kommt südlich der Bakonyer Wald und nördlich das Neograder Gebirge an die Donau heran, das oberungarische Becken schließend, und zwischen Gran und Waitzen, bei Visegrád durchbricht die Donau die letzten Vorberge der beiden genannten Gebirgszüge.

Bei Bazias treten vom Norden die Felshöhen des Banater Granit-Gebirges und vom Süden jene des serbischen Kalkgebirges an die Donau und bilden da die großartigsten Flußengen Europa's. Diese von Bazias bis zum serbischen Orte Sibb reichende 120 Kilometer lange, vielfach gewundene und von hohen Bergen eingeschlossene Felsengasse, Klissura genannt, hat an verschiedenen Stellen quer durch das Strombett laufende Felsenbänke und Riffe mit Stromschnellen und Stromseichten, deren größte und am schwierigsten zu befahrende diejenigen des Eisernen Thores sind.

Nach dem Ausflusse aus solchen Gebirgs-Passagen trifft die Donau zumeist weite Becken an, deren weicher Boden dem Andringen der kurz vorher von den Engen, in welche die dem Strome sich vorlagernden Gebirgszüge denselben einzwängen, geschwällten Gewässer wenig Wider-stand zu leisten vermag, und es dadurch ermöglicht, daß die unmittelbar vorher gestauten Fluthen im ersten Anpralle nicht nur das Strombett außerordentlich erweitern, sondern auch, daß die Donau sich mehrere

*) Diese Stelle, sowie alle weiteren, welche heute noch ganz oder theilweise besondere Schiffahrtshindernisse bilden, werden in dem über Verkehrshemmnisse han-delnden Abschnitte eingehender erörtert werden.

Rinnsale bildet, und oft in viele Arme zertheilt, über solche Ebenen dahinfließt.

An solchen Stellen, die gleichfalls der Schiffahrt Schwierigkeiten bereiten, wird das Bett der Donau bei verringerter Tiefe desselben überbreit, und die Geschwindigkeit der Strömung vermindert sich. Dadurch verliert der Strom die Kraft, das Gerölle und Geschiebe, welches er in großer Menge, theils selbst auf seinem Gebirgslaufe herabrollt, theils von den in ihn sich ergießenden Gebirgsflüssen zugeführt erhält, weiter zu schieben, und lagert es hier ab, einerseits die Tiefe des Bettes weiters verringernd, andererseits der Schiffahrt hinderliche Werder und Inseln bildend. Dann wäscht der Strom an solchen Stellen die sehr nachgiebigen in seinen selbst angelagerten Schuttkegeln gebildeten Ufer aus, und schleppt eine kurze Strecke das auf solche Art neugeschaffene Geschiebe fort, um es an anderer Stelle wieder aufzulagern, wodurch früher fahrtiefe Rinnen verseichtet werden, und die Fahrlinien häufigen Veränderungen preisgegeben sind.

Die nächsten größeren Ebenen, welche die Donau nach ihrem ersten Gebirgsdurchbruche unterhalb Sigmaringen betritt, sind die Donaurieden, geräumige, moorige und wiesenreiche Flächen des oberschwäbischen Plateaus, von welchem sie auf das bayerische Plateau übergeht und hier die morastigen Niederungen, die Donau-Moose, durchfließt, auf welchen eine der interessantesten, schon gegen Ende des vorigen Jahrhunderts begonnene Entwässerung durchgeführt wurde.

Vom bayerischen Plateau tritt sie bei Passau auf jenes Oberösterreichs über. Hier wurden in den Jahren 1830 bis 1849 und dann von 1850 bis in die Sechziger Jahre theils größere, theils geringere Uferschutzbauten ausgeführt, insbesondere zwischen Aschbach und Ottensheim in der Länge von 4740 Meter; dann von Linz bis unterhalb die ober- und niederösterreichische Grenze, streckenweise bis gegen Wallsee hin.

Nach ihrem Durchbruche bei Grein erreicht die Donau das Tullner Becken, über welches sie stellenweise seeartig ausgebreitet und in mannigfaltige Arme zersplittert hinwegfließt. Auch diese Strecke wurde in den Jahren 1830 bis 1849 stellenweise, insbesondere zwischen Krummnußbaum und Mölk, dann zwischen Stein und Wien mit Uferschutzbauten versehen, die von 1850 ab noch erweitert und vervollständigt wurden.

Unterhalb Klosterneuburg betritt der Strom das Wiener Becken, die niederösterreichische Tiefebene. Hier zertheilt sich die Donau in

viele Arme, Werder und Inseln bildend. Die Hochwasser, welche seit den ältesten Zeiten besonders hier häufig die Ufer überflutheten und viele Kilometer weit und breit Stadt und Landschaft oft überschwemmten, rissen dem Strome, dessen Bahn immer mehr verwahrlosend, zu verschiedenen Malen neue Rinnsale, und es ist durch die Geschichte erwiesen, daß die Donau hier bald näher der Stadt dahinfloß, bald entfernter von derselben über das Marchfeld hin sich ihren Weg bahnte. Die vielen Ueberschwemmungen, von welchen namentlich die Stadt Wien so oft heimgesucht wurde, und die der Entwicklung des Donauverkehres so hinderliche zeitweilige Entfernung des Stromes von derselben, zwang schon frühzeitig auf Vorkehrungen, gegen diese Umstände Bedacht zu nehmen. So beauftragte bereits 1445 Erzherzog Sigismund seinen von Augsburg hierher beorderten Hydrauliker Kaspar Hartneid, die Donau vom Döblingerbache ab mit vollem, für größere Schiffe hinreichendem Strom in den Arm gegen die Stadt bis zur Schlagbrücke hereinzuleiten. Die von diesem Hydrauliker zu dem erwähnten Zwecke angeordneten Arbeiten wurden sogleich begonnen. Nach ihrer Vollendung blieb aber der gewünschte Erfolg aus, und während des sehr heißen Sommers im Jahre 1473 nahm die alte Donau bei Nußdorf so sehr ab, daß bei der Döblingbachmündung größere Schiffe anhalten mußten, weil sie in dem nahezu wasserleeren Donaubette nicht näher an die Stadt herankommen konnten. Immer mehr nahm damals der Strom eine nördliche Richtung gegen das Marchfeld zu, so daß allgemein die Besorgniß entstand, daß der Arm nächst der Stadt gänzlich austrocknen werde. Gegen diese Gefahr wurde erst unter Kaiser Rudolf II. (nach 1576) Abhilfe angebahnt. Es wurde unter Leitung des Freiherrn von Hoyos-Sprinzenstein im Donauarme ein neues Flußbett gegraben, am äußersten Ende der Brigittenau ein Durchstich gemacht und mittelst eines Spornes ein schiffbarer Arm von Nußdorf herab hart an die Stadt geleitet. Von da ab erwarb sich dieser Arm den Namen „Donau-Canal". Wenige Jahre nach Vollendung dieser Arbeiten suchte die Donau aber wieder den Canal zu verlassen, indem sie bei Tuttenhof in das Marchfeld einbrach. Nachdem die Donau ihre Neigung mehr nördlich abzubiegen, nach Hochwässern immer wieder bethätigte, so blieb der Bestand des Canales fortwährend gefährdet. Unter Kaiser Carl VI. (nach 1711) bestand in Nußdorf ein Wasserbau-Amt mit der speciellen Bestimmung der Ausführung und Ueberwachung der gegen die Verheerungen des Stromes in Wiens nächster Umgebung zu treffenden Vorkehrungen und Schutzbauten. Mit der Beseitigung der Schiffahrts-

Hindernisse, und zwar nicht nur an dieser Stelle, sondern auf der ganzen Donaustrecke von Passau bis Belgrad wurde eine 1772 unter der Kaiserin Maria Theresia speciell zu diesem Zwecke eingesetzte Navigations-Direction betraut. Diese Direction wurde aber mit der k. k. Brücken- und Wasserbau-Direction im Jahre 1785 vereinigt. In diesem Jahre wurde, durch die insbesonders in der letzteren Zeit in kurzen Intervallen und zwar 1775, 1778, 1779, 1781 und 1784 eingetretenen Ueberschwemmungen, gedrängt, neuerlich zu größeren Schutzbauwerken geschritten. Diese Bauten waren:

1. Der sogenannte Hubert'sche Damm auf dem linken Ufer der großen Donau von Langenzersdorf bis zur Insel „Schwarz-Lackenau" vis-à-vis vom unteren Ende Nußdorf's, derselbe hatte mehrere senkrechte gegen den Strom abzweigende Ausästungen. Er sollte das Marchfeld vor Ueberschwemmungen bewahren. 1787 wurde er aber von der Donau an mehreren Stellen durchbrochen. Diese Beschädigungen, welche der Damm damals erlitt, wurden erst 1849 wieder ausgebessert.
2. Das Canal-Separationswerk, die sogenannte Scheere an der vorderen Spitze der Brigittenau. Dasselbe sollte bei niederem Wasserstande das Wasser von der Donau auffangen und in den Canal leiten.
3. Ein Ueberschwemmungsdamm und Parallel-Bauten am rechten Ufer der großen Donau.

Trotz des Separationswerkes versandete der Canal immer mehr, und insbesonders legte sich eine die Schiffahrt behindernde Sandbank vor die Mündung. Deshalb wurde 1816 vis-à-vis von Nußdorf ein Einengungswerk erbaut. Da dieses jedoch wenig wirkte, schritt man 1821 zur Anlage eines neuen Einengungswerkes, das aber auch nicht entsprach. 1824 wurde dann unmittelbar oberhalb Nußdorf ein Damm bogenförmig in das Strombett angelegt, wodurch der Strom in einer Breite von 152 Meter zwischen 2 Bauwerken eingeengt war. Nach der 1830er außerordentlich großen Ueberschwemmung, von der Wien arg heimgesucht wurde, ward, mächtig angeregt durch dieselbe, der Donau-Regulirung große Energie zugewendet und von 1831 bis 1849 sind viele Schutzbauten rechts und links der Donau neu aufgeführt und die Schäden der bestandenen reparirt worden. Endlich 1864 gelangte die Idee einer durchgreifenden Regulirung der Donau und des Donau-Canales bei Wien in besseren Fluß durch die Einberufung einer Commission zur

gründlichen Erwägung eines Projectes für eine solche Regulirung. Am 12. September 1868 erlangte das von dieser Commission ausgearbeitete Project, nach welchem die ganze Donaustrecke von der Kuchelau oberhalb Nußdorf bis Fischamend in einheitlicher Weise zu reguliren, alle Nebenarme der Donau mit Ausnahme des Wiener Donau-Canales abzubauen und das Wasser der Donau in einem Normalbette zu concentriren vorgeschlagen wurde, die allerhöchste Genehmigung, und das Reich, das Land Niederösterreich und die Commune Wien übernahmen je $^1/_3$ der auf 24,600.000 Gulden veranschlagten Kosten. Zur Durchführung dieser Donau-Regulirung wurde eine Commission unter dem Vorsitze des Ministers des Innern eingesetzt, in welche von der Regierung, von dem niederösterreichischen Landesausschusse und von der Stadt Wien je drei Mitglieder delegirt wurden. Nach der Constituirung der Commission am 17. März 1869 wurde sogleich mit den Vorarbeiten begonnen, und 1875 war das Werk soweit vollendet, daß am 30. Mai bereits die Eröffnung der Schiffahrt in dem neuen Strombette erfolgen konnte.

Durch die bisher ausgeführten Arbeiten ist die Strecke von der Kuchelau bis Albern regulirt. Ein großes, 1327 Kilometer langes, durch diese ganze Strecke gleich profilirtes Bett leitet den Strom in einer, sanft gegen die Stadt zu gebogenen Concave an derselben vorüber. Das Bett besteht aus zwei Theilen, aus einem 284·5 Meter breiten Hauptbette, in welchem auch bei kleineren und mittleren Wasserständen eine noch hinreichend tiefe Fahrrinne erreichbar wird und aus einem 474·17 Meter breiten Nebenbette zur Aufnahme der Hochwasserfluthen und Eismassen, wenn dieselben mit größerer Mächtigkeit andringen, als sie das Hauptbett zu bergen vermöchte, auf welche Weise für große Gewässer durch die beiden nebeneinander hinlaufenden Bette eine 758·67 Meter breite Rinne geschaffen ist.

An der rechten, der Stadt zugekehrten Seite des corrigirten Strombettes ist ein bis zur Winterhafen-Anlage reichendes, 13.276 Meter langes Landungsufer mit 1066.8 Meter langen Quaimauern aufgeführt, über welches die mit den in Wien einmündenden Bahnen communicirende Donau-Uferbahn hinzieht. Fünf große eiserne Brücken, u. zw. drei Eisenbahn- und zwei Fahrbrücken wurden über den neuen Strom gebaut.

An der Abzweigung des Wiener Donau-Canales von der regulirten Donau bei Nußdorf wurde eine Absperrvorrichtung (ein eisernes Schwimmthor) angelegt zur Abwehr des Eintrittes von Hochwässern und Eisgängen in den Canal.

Sowohl oberhalb dieser regulirten Strecke, wie auch zwischen derselben und der Landesgrenze vor der Strompforte bei Theben, ja sogar im vollendeten Durchstiche selbst bestehen jedoch in Niederösterreich noch wesentliche Schiffahrtshindernisse, welche in dem die Hauptverkehrshemmnisse auf der Donau behandelnden Abschnitte geschildert werden.

In dem genannten Theile dieser Schrift gelangt auch die Strecke zur eingehenden Erörterung, welche die Donau nach Passirung der sich ihr bei Theben vorlagernden Gebirgszüge in der oberungarischen Ebene im verwahrlosesten und verwildertsten Zustande durchzieht. Es ist dies die berüchtigte Strecke „Preßburg-Gönyö", auf der der Strom, in viele Arme gespalten, zahllose Werder und Inseln bildet und in ganz kurzen Zeiträumen seine Fahrrinne wechselt.

Bei Komorn sammelt die Donau wieder ihre Gewässer in ein Bett und fließt gegen Gran, wo sich das oberungarische Becken zu schließen beginnt. Nach ihrem Ausflusse aus der Enge bei Višegrad tritt die Donau in die niederungarische Tiefebene ein, wo sie kurz nach ihrem Eintritte in dieselbe in imponirender Breite die Hauptstadt des ungarischen Reiches, Budapest, durchströmt.

Hier wurde zur Versicherung der hauptstädtischen Ufer seit 1853 viel aufgewendet. 1870 votirte die ungarische Legislative 24,000.000 Gulden zu Quai- und Hafenbauten. Eine mächtige, ganz aus Stein hergestellte Quaimauer längs des Pester Ufers und theilweise auch am Ofener Ufer, sowie die Regulirung des Stromes im Weichbilde der Stadt sind ausgeführt worden. Der unmittelbar unterhalb Pest abzweigende Soroksárer Arm ist durch einen großen Damm, welcher das Wasser innerhalb der Hauptrinne des Stromes festzuhalten hat, abgebaut.

Unterhalb Budapest zertheilt sich die Donau in zwei größere Arme, die sich bei Almás wieder vereinigen und schlängelt dann in vielen Windungen, oft in Arme zersplittert, zwischen öden Sandufern, Moorflächen, Schilfdickichten und Sumpfwaldungen über das niederungarische Tiefland dahin.

Nachdem sie die letzten Gebirgszüge, die sich ihr auf ihrem Laufe entgegenstellen, zwischen Baziasch und Sibb überwunden, gelangt sie auf die große Ebene der Walachei, wo sie über mit Schilf und Rohr bewachsene sumpfige Flächen in zahlreiche Nebenarme gespalten, hinzieht.

Bei Tultscha beginnt ihr Delta, in dem sie, sich in drei Hauptarme: in den Kilia-, Sulina- und Georgs-Arm, spaltend, ins Schwarze Meer einmündet.

Das Donau-Delta bildete bis 1858 eines der größten Schiffahrtshindernisse. Vor der Versandung des wasserreichsten der drei Hauptäste, des Georgs-Armes, bot dieser die Fahrrinne. Nach seiner Versandung mußte die Schiffahrt durch den Sulina-Arm gehen. Aber auch dieser bot der Schiffahrt große Schwierigkeiten durch seine häufigen und scharfen Krümmungen, durch seine stellenweisen Untiefen; ganz besonders aber durch die an seiner Mündung abgelagerte, bei 380 Meter breite Sandbarre, welche kaum über 2·5 Meter unter dem Meeresspiegel lag. Größere Schiffe konnten über dieselbe nur bei günstigem Winde und selbst da erst mit Aufwendung großer Anstrengung und nach oft bedeutender Lichtung hinwegkommen. Unzählige Schiffe strandeten hier. Während der Herrschaft Rußlands über diese Gebietstheile wurde der Zustand an der Sulina-Mündung immer trostloser, so daß die Befürchtung begründet erschien, die Mündung des mächtigen Donaustromes werde für den Verkehr schließlich ganz unzugänglich.

Durch den Pariser Frieden vom Jahre 1856 ward endlich eine Besserung dieser Verhältnisse angebahnt. Gemäß dieses Vertrages wurde 1. eine europäische Donauschiffahrts-Commission, bestehend aus Delegirten Oesterreichs, Frankreichs, Englands, Preußens, Rußlands, Sardiniens und der Türkei; 2. die Donau-Uferstaaten-Commission aus Vertretern von Oesterreich, Bayern, Württemberg, der Türkei und der Donaufürstenthümer, eingesetzt. Die erstgenannte Commission wurde mit der Aufgabe betraut, die Herstellung der Schiffbarkeit und Freiheit der Donaumündungen durchzuführen, und die andere, welche ihre Wirksamkeit am 20. November 1856 in Wien begann, wurde mit der Ausarbeitung von Schiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften beauftragt.

Die europäische Commission constituirte sich am 4. November 1856 in Galatz und begann im Frühjahre 1858 die Regulirung und Schiffbarmachung des Sulina-Armes. Es wurden große gemauerte Parallel-dämme aufgeführt, deren nördlicher, mit einem eisernen Leuchtthurme versehen, der verschlungene Lauf des Armes vermittelst Durchstiche abkürzt und die Untiefen in demselben beseitigt, so daß ein 61 Meter breites und 4·5 Meter tiefes Fahrwasser erzielt werden konnte; ferner wurden Hafen-Administrationsgebäude und ein Matrosenspital hergestellt.

Das Stromgebiet der Donau, welches durch beiliegende Uebersichtskarte anschaulich gemacht wird, beträgt 817.100 □Kilometer.

Es ist um 551.463 □Kilometer kleiner als jenes der Wolga; dagegen größer als das Stromgebiet

der Weichsel um .....633.725 □Kilometer,
des Rhein „ .....644.975 „
der Elbe „ .....661.681 „

Die Donau empfängt die Gewässer aus Baden, Württemberg, Bayern, Tirol, Salzburg, Ober- und Niederösterreich, Mähren, Steiermark, Kärnten, Krain, aus Ungarn und dessen Nebenländern, aus den Donaufürstenthümern und aus Rußland.

In unmittelbarer Nähe ihrer Ufer befinden sich von ihrer Schiffbarkeit ab, wie die am Schlusse dieses Abschnittes befindlichen Uebersichts-Tabellen ausweisen:

72 Städte..... mit 1,991.468 Einwohnern und
371 größere Ortschaften „ 462.930 „

Eine Unzahl von Inseln umschlingt sie mit ihren vielen Armen, von welchen manche der größeren mit vielen Ortschaften und zahlreicher Einwohnerschaft belebt sind. Die größeren Donau-Inseln sind:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. die große Schütt..... | 82·5 | Kilom. lang, | 22·5 | Kilom. breit, | | |
| 2. „ kleine „ ..... | 45 | „ „ | 6·5 | „ „ | | |
| 3. Sct. Andrä ..... | 30 | „ „ | 1·9 | „ „ | | |
| 4. Csepel ..... | 37·5 | „ „ | 9 | „ „ | | |
| 5. die Mohácser oder Margarethen-Insel ..... | 27 | „ „ | 7·5 | „ „ | | |
| 6. Ostrova ..... | 20 | „ „ | 2·25 | „ „ | | |

Ein vielgeschäftiger ausgebreiteter Handel, eine lebhafte, an manchen Stellen höchst bedeutende industrielle und gewerbliche, sowie landwirthschaftliche Thätigkeit entfaltet sich längs der Gestade dieses Stromes.

Von den vielen Nebenflüssen der Donau, die ihr ihren Wasserreichthum vermehren, sind, wie die am Schlusse dieses Abschnittes folgenden Uebersichts-Tabellen darstellen, 13, von welchen 5 selbst wieder schiffbare Zuflüsse haben, mit größeren Schiffen befahrbar.

Diese 13 Nebenflüsse mit ihren schiffbaren Zuflüssen repräsentiren einen schiffbaren Wasserlauf von 5833·55 Kilometer, wovon 1796·5 Kilometer für Dampfschiffe fahrbar sind.

Unmittelbar an den Ufern dieser Nebenflüsse befinden sich von deren Schiffbarkeit ab:

62 Städte . . . . . mit 638.439 Einwohnern und
295 größere Ortschaften „ 665.455 „

mit lebhaftem, theilweise bedeutenden Handel und mit mannigfacher industrieller, gewerblicher, sowie landwirthschaftlicher Thätigkeit.

Der schiffbare Lauf dieser Nebenflüsse mit . . . . . 5833·55 Kilometer
zum schiffbaren Laufe der Donau . . . . . 2632 „
hinzugerechnet, ergibt für das Donaugebiet eine für
größere Schiffe fahrbare Wasserstraße von . . . . . 8465·55 Kilometer
Länge, wovon bei 4500 Kilometer von Dampfschiffen befahren werden.

# Der Donau schiffbare Nebenflüsse.

## Die Altmühl.

Sie entspringt in 462 Meter Seehöhe im Burgbernheimerwalde bei Rothenburg in Bayern, durchbricht bei Pappenheim den Jura und mündet bei Kehlheim in die Donau.

Ihre Länge beträgt 195 Kilometer.

Ihr Quellabstand 131·25 Kilometer.

Sie ist von Dietfurt ab canalisirt und dadurch schiffbar gemacht. Sie bildet auf dieser canalisirten, 30 Kilometer langen Strecke einen Theil des Ludwigs- oder Donau-Main-Canales.

Dieser Canal, durch dessen Anlage eine schon bei Carl dem Großen bestandene Idee der Verbindung der Donau mit dem Rhein ihre Realisirung erlangt hat, ist in neuerer Zeit durch die außerordentliche Förderung, die der König Ludwig I. von Bayern diesem Gegenstande zuwendete, zur Ausführung gebracht worden.

Der Canal wurde 1836 als Actien-Unternehmung, an der sich die bayerische Regierung in hervorragender Weise betheiligte, begonnen und 1846 fertiggestellt. Der Staat hat seinen Antheil an der Unternehmung allmälig so vergrößert, daß schon 1851 nur mehr eine geringe Anzahl von Actien in anderen als seinen Händen war, und im Jahre 1852 hat Bayern den Canal, nachdem es insgesammt bei 17 Millionen Gulden an diese Wasserstraße aufgewendet, vollständig ins Staatseigenthum übernommen.

Der Canal benützt die bei Kehlheim in die Donau einfließende Altmühl aufwärts bis Dietfurt, von wo ab sie bis zu ihrer Mündung schiffbar gemacht wurde. Bei Dietfurt verläßt er das Rinnsal der Altmühl und geht von hier in einem für ihn neu ausgehobenen Bette zuerst noch eine kurze Strecke bis Beilngries westlich, dann wendet er sich aber nördlich über Nürnberg, Erlangen, Forchheim und Bamberg, unterhalb dem

er in den Main gelangt. Sein Scheitelpunkt liegt 204·9 Meter höher als seine Einmündung in den Main und 120·5 Meter höher als sein Ausfluß aus der Donau. Zur Hinaufführung auf die Höhe dienen 69 und zur Herabgelangung 25 Kammerschleusen. Diese sind jede 39 Meter lang und 5·2 Meter breit. Die Länge des Canales beträgt 176·25 Kilometer und er hat eine Tiefe von 1·625 Meter, eine Breite von 11 Meter an der Sohle und von 17·6 Meter zwischen den Dammkronen. Die auf der ganzen Länge des Canales hinziehenden Leinpfade sind mit Obstbäumen bepflanzt. Bei günstigem Winde können auf dem Canale 2000 Centner leicht vermittelst eines Pferdes fortgeschafft werden.

## Der Inn.

Der Inn, der größte der auf bayerischem und österreichischem Gebiete in die Donau einmündenden Nebenflüsse, entsteht im Schweizer Canton Graubünden durch zwei kleine auf der Südostseite des Septimer aus den ewigen Schnee- und Eismassen hervorquellende Bäche. Nach deren Vereinigung eilt er in vielen Wasserstürzen, die er über hohe Berge vollzieht, in den 2073·3 Meter über dem Meeresspiegel liegenden Malaia-See welchem er sowie darnach den Silser, den oberen und unteren Silvaplaner und den Sanct Moritz-See auf seinem nach Nordosten gerichteten Laufe durch das Engadin-Thal durchfließt. In diesem Thale nimmt er die Gewässer von 66 Bündner Gletschern in sich auf und geht durch die in 1194·5 Meter Seehöhe liegende Finstermünzer Felsschlucht nach Tirol über, in das er als wildtobender Bergstrom eintritt. Bei Prutz wendet er sich plötzlich und nimmt seine Richtung nach Nordwesten bis unterhalb Landeck, wo er sich wieder zu nordöstlichem Laufe umbiegt und in dieser Richtung das enge hochliegende Oberinnthal sowie das daran sich anschließende weitere, sehr fruchtbare, industriöse, an Städten und Ortschaften reiche Unterinnthal durchfließt. Nachdem er Tirol in einer Länge von 243 Kilometer durchlaufen, verläßt er dasselbe unterhalb bei dem 474·66 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Kufstein, wo er sich zwischen den nordtirolischen Kalk- und den Kitzbühler-Alpen hindurch die Bahn auf die bayerische Hochebene bricht, welche er bei Eichelwang betritt und sie zuerst in nördlicher, dann in nordöstlicher Richtung durchströmt. Bei Haming zwischen dem bayerischen Flecken Marktl und der österreichischen Stadt Braunau kommt der Inn wieder an Oesterreich heran und bildet von hier ab bis Passau in einer Strecke von 75 Kilometer Länge die österreichisch-bayerische Grenze.

Die Länge seines Flußlaufes beträgt 504·6 Kilometer.

Der Abstand der Quellen des Inn von seiner Mündung ist 375 Kilometer.

Sein Gefälle beträgt: im Unterinnthale, wo es am stärksten ist, 32·65 Centimeter auf 100 Meter und auf seinem ganzen Laufe im Durchschnitte 18·8 Centimeter auf 100 Meter.

Seine Breite beträgt:

bei Kufstein . . . . . 63·2 Meter
unterhalb Wasserburg . . . . . 158 „ und
bei Passau . . . . . 252·8 „

Seine Schiffbarkeit für Schiffe mit über 1000 Centner Tragfähigkeit beginnt von Hall ab, welches 565·5 Meter über dem Meeresspiegel liegt. Die Länge seines schiffbaren Laufes beträgt 259·7 Kilometer wovon 64·5 Kilometer für Dampfschiffe fahrbar sind. Bis Hall wird er zum Holzflößen verwendet.

Er mündet in die Donau bei Passau, um 83 Meter breiter und auch bedeutend wasserreicher als diese.

Der Inn fließt stellenweise mit reißender Schnelligkeit und erweitert mehrfach sein Bett unter Inselbildung und Ablagerung von Sandbänken insbesondere auf der bayerischen Hochebene und in seinem Laufe längs der bayerisch-österreichischen Grenze, allwo er auch vielfach Uferbrüche verursacht und mannigfaltigen Wechsel seines Laufes vollzieht.

Hiedurch entstehen für die Schiffahrt wesentliche Erschwernisse und für die Anrainer der Uebelstand, daß er deren Bodensitz nicht nur schädigt, ja Theile desselben oft ganz zerstört, sondern auch den Grund derselben einmal unter bayerische ein andermal wieder unter österreichische Landesoberhoheit bringt. Die Grenze zwischen beiden Staaten hat nämlich vertragsmäßig stets in der Mitte des jeweiligen Flußlaufes hinzuziehen. Bricht nun der Inn das österreichische Ufer ein und flutet er seine Gewässer auf österreichischem Territorium fort, so schneidet er österreichisches Land ab und bringt dadurch dasselbe, da die, die beiden Staaten scheidende Grenzlinie, erwähnter Vertragsbestimmung gemäß, auf der Mitte seines neuen Stromlaufes sich befindet, innerhalb die bayerische Grenze; ebenso zieht er ein andermal in ähnlicher Weise bei einem Einbruche der bayeerischen Ufer bayerischen Grund innerhalb die österreichische Grenze.

Um diese Uebelstände zu beheben, sind die österreichische und die bayerische Regierung schon in den Dreißiger-Jahren in Unterhandlungen getreten, welche zum Schiffahrts-Vertrage vom Jahre 1851 und am

31. August 1858 zu dem über die Innregulirung abgeschlossenen Vertrage führten.

In dem letzteren Vertrage wurde hauptsächlich vereinbart, daß durch im gegenseitigen Einverständnisse und auf beiden Seiten vorzunehmende Flußbauten der Inn in ein festes Bett eingezwängt werden soll und daß zugleich die Linien dieses Bettes durch die beiderseits dazu zu delegirenden Organe festzustellen sind.

Nach 1½ Jahren war das neue Flußbett vermessen und die neue Flußkarte angefertigt. Bayern ging auch sofort an die Ausführung der von ihm vertragsmäßig vorzunehmenden Regulirungsarbeiten und hat innerhalb der seither verflossenen 22 Jahre, wo es oft in manchem Jahre über 200.000, im Jahre 1878 sogar 527.640 Mark für diese Arbeiten aufwendete, allmälig aber stetig feste, zusammenhängende Uferschutzwerke geschaffen, die es noch fortwährend vervollständigt.

Von Oesterreich ist gegenüber dem, was Bayern bisher vollendet, fast soviel wie Nichts geschehen. Allerdings wurde auch hier mit Regulirungsbauten, und zwar im Jahre 1860 begonnen, allein es wurden nur einzelne Faschinendämme, Anfangs ganz ohne Steinverkleidung gebaut, mit welchen die Hochwässer leichtes Spiel hatten, und die sie auch in kurzer Zeit anrissen und oft so beschädigten, daß sie reparirt oder ganz neu wieder hergestellt werden mußten. Später wurden dann wohl die Dämme mit Steinwürfen versehen, allein die aufgeführten Werke blieben vereinzelt, ohne Zusammenhang bestehen und konnten in Folge dessen verhältnißmäßig nur wenig nützen.

Das so bedeutende Zurückbleiben der Uferbefestigungen auf österreichischer Seite gegenüber der auf dem bayerischen Ufer soweit vorgeschrittenen und immer noch mehr fortschreitenden Regulirungsarbeiten hatte das allmälige aber stetige Herüberdrängen der Gewässer des Inn von der bayerischen Seite nach der österreichischen zur Folge und steigerte damit die Gefahr, daß die Hochwässer nach und nach nur die österreichische Seite anfallen und beschädigen werden. Von 1867 ab rückte diese Gefahr immer näher, so daß endlich 1874 wieder ernstlicher an die Fortsetzung der österreichischen Innufer-Versicherungen gegangen wurde, allein bald gingen diese Arbeiten wieder in ihr früheres, langsames, dem völligen Stillstande nahes Tempo über. Dadurch wird die Verwahrlosung der österreichischen Ufer immer bedenklicher, die Ausweitungen und Versandungen des Flusses werden immer größer. Darunter hat die Schiffahrt außerordentlich zu leiden, und 1879 stand dieselbe schon bei mittlerem Wasserstande vor kaum zu überwindenden Schwierigkeiten.

Der Inn hat unter seinen Nebenflüssen nur einen, der schiffbar ist, nämlich die Salzach.

Diese entsteht im Kronlande Salzburg aus dem Zusammenflusse zweier Gletscherbäche und zwar aus der Vereinigung der aus einem Gletscherse am 2759 Meter hohen Geierjoche kommenden Salze und der von den Krimler Tauern in vier Wasserfällen über hohe Felswände je bei 316 Meter herabstürzenden Krimler Ache.

Die Salzach fließt nach Vereinigung ihrer Quellbäche durch das Pinzgauer Thal in östlicher Richtung, dann nördlich durch das Pongauer Thal, wendet sich hierauf nordwestlich und fließt über das in 449 Meter Seehöhe liegende Hallein, dann durch die 409·3 Meter über dem Meeresspiegel befindliche Stadt Salzburg, unterhalb welcher sie in einer Länge von circa 28 Kilometer die salzburgisch-bayerische und dann auf einer beiläufig 51 Kilometer langen Strecke die oberösterreichisch-bayerische Grenze bildet.

Die Länge ihres Laufes beträgt 311 Kilometer.

Der Abstand der Quellen von der Mündung beträgt 135 Kilometer *).

Ihr Gefälle beträgt von Hallein bis zu ihrer Mündung im Durchschnitte 23 Centimeter auf 100 Meter. Bei der Stadt Salzburg fließt die Salzach noch mit sehr großer Schnelligkeit.

Ihre Breite beträgt bei Hallein 94·8 Meter, erweitert sich aber zwischen Hallein und Salzburg stellenweise bis auf 316 Meter, an welchen Stellen sie aber seichter wird.

Ihre Schiffbarkeit beginnt bei Hallein und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 43·6 Kilometer.

Sie mündet oberhalb Braunau in 350 Meter Seehöhe in den Inn.

## Die Traun.

Sie entsteht aus den Abflüssen von drei steirischen Bergseen, des bei 700 Meter hoch liegenden Grundl- und des ungefähr ebenso hoch liegenden Altaussee-See's und des 782 Meter hoch liegenden Oden-See's. Nach Vereinigung dieser Gewässer wendet sie sich in westlicher

*) Die große Differenz zwischen dem Abstande der Quellen von der Mündung und der Länge des Laufes entspringt daraus, daß dieser mit der Abstandlinie ein Dreieck bildet, dessen Basis diese Linie ist, über welche der Flußlauf die beiden nahezu in einem rechten Winkel aneinander stoßenden Katheten formirt.

Richtung dem in 506 Meter Seehöhe befindlichen Hallstädter See zu, den sie durchfließt und sich dann nordöstlich gegen den 407 Meter hoch liegenden Traunsee hinzieht. Sie geht durch diesen See hindurch bis Gmunden, wo sie ihn verläßt und ihren Lauf in nordöstlicher Richtung durch ein enges Thal nach Lambach nimmt, oberhalb welchem sie über eine Höhe von 13 Meter herabstürzt und darnach über die Welser Haide hin zur Donau zieht.

Die Länge beträgt 178 Kilometer.

Der Abstand der Quellen von der Mündung ist 97·5 Kilometer.

Ihr Gefälle von Gmunden bis zur Mündung beträgt im Durchschnitte 24 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Breite ist:

Bei Lambach . . . . . 32 Meter
„ Steyeregg . . . . . 48 „

Auf der Welser Haide spaltet sie sich wiederholt in mehrere Arme und bildet Inseln.

Ihre Schiffbarkeit beginnt schon unterhalb Hallstadt für Schiffe bis zu 200 Centner Tragfähigkeit. Die Länge ihres schiffbaren Laufes beträgt 79 Kilometer, wozu jedoch die Länge der für alle Arten Schiffe fahrbaren Seen, des Hallstädter See's per 8 „ und des mit ihr durch die Ischl verbundenen Wolfgangsee's per 10 „ hinzukommt und eine zusammenhängende schiffbare Strecke von 97 Kilometer ergibt.

Die Traun mündet unterhalb Linz bei Steyeregg in 241·3 Meter Seehöhe in die Donau.

Bei Lambach empfängt sie die Ager, den schiffbaren Abfluß des 476·5 Meter hochliegenden Mond- und des in 465 Meter Seehöhe befindlichen Attersee's mit einer schiffbaren Wasserlänge von zusammen 64·5 Kilometer (inclusive der Längen der genannten Seen).

## Die Enns.

Die Enns entspringt im Kronlande Salzburg am Nordabhange der Radstädter Tauern und richtet bei dem 806 Meter hoch gelegenen Radstadt ihren Lauf östlich durch den Paß Mandling hindurch nach Steiermark, das sie bei Pichl betritt, fließt dann mit reißender Schnelligkeit

gegen das 630 Meter hoch gelegene Lietzen, unterhalb welchem sie ihren Lauf wesentlich verlangsamt und in vielen Windungen bis über Admont hinzieht, dann durch die Engen des Gesäuses fließt, außer welchem sie bei dem 471 Meter hoch gelegenen Hieflau ihren Lauf nach Norden umbiegt. Diese Richtung ändert sie aber außer der 440·5 Meter hoch liegenden Enge bei Groß-Ramming nach Westen zu ab, sich aber bei Ternberg wieder nördlich gegen die 292·5 Meter hoch gelegene Stadt Steyr hinwendend. Unterhalb dieser Stadt bis zur Donau, auf einer Strecke von beiläufig 30 Kilometer Länge bildet sie die Grenze zwischen Ober- und Niederösterreich.

Ihr Lauf ist 206·25 Kilometer lang

Der Abstand der Quelle von der Mündung beträgt 110·6 Kilometer.

Ihr Gefälle beträgt von Radstadt bis Lietzen, auf welcher Strecke sie reißend schnell dahinschießt, 2·17 Meter auf 100 Meter; unterhalb Lietzen bis Admont schlängelt sie in vielen Windungen bei einem Gefälle von 6·9 Centimeter auf 100 Meter schleichend dahin; von Steyer bis Enns ist das Gefälle im Durchschnitte 17·25 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Breite beträgt:

bei Steyr . . . . . 65 Meter
„ Enns . . . . . 130 „

Ihre eigentliche Schiffbarkeit beginnt für größere Schiffe, über 500 Centner Tragfähigkeit, von der Einmündung des Rammingbaches bei Steyr, und es beträgt die Länge ihres Laufes von da bis zur Mündung 31 Kilometer.

Sie mündet unterhalb der 239 Meter hoch liegenden Stadt Enns in die Donau.

## Die March.

Die March entsteht unweit Altstadt aus drei Quellen, die vom Glatzer Schneeberg kommen und sich bei Niklos in 1263 Meter Seehöhe vereinigen.

Anfänglich fließt sie in südöstlicher Richtung, verläßt unterhalb dem 288 Meter hoch gelegenen Schönberg die Sudeten, in eine weite Fläche eintretend, über welche sie, sich oft in Arme zertheilend, gegen das 209·2 Meter hoch liegende Olmütz, dann an dem in 210 Meter Seehöhe befindlichen Kremsier gegen Napagedl hinfließt, wo sie ihre letzte Gebirgsenge überwindet und darnach in ihr Tieflandsbecken übergeht und dasselbe

in zahlreichen Windungen, viele Werder und Versumpfungen bildend, bei geringem Gefälle trägen Laufes durchschlängelt.

Unterhalb dem 168 Meter hoch liegenden Hradisch biegt sie südwestlich ab, gegen das 169 Meter hoch liegende Göding sich hinwendend.

Oberhalb Göding bis gegen Broczka zu bildet sie die mährisch-ungarische und von da bis Theben die ungarisch-österreichische Grenze.

Ihr Lauf ist 345 Kilometer lang.

Der Abstand der Quellen von der Mündung beträgt 222 Kilometer.

Ihr Gefälle ist in ihrem oberen Gebirgslaufe, bis zur Mündung des Theß 59·6 Centimeter auf 100 Meter; von Göding bis Theben 2·5 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Breite beträgt:

| | | |
|---|---|---|
| bei Olmütz . . . . . | 97·5 | Meter |
| oberhalb Napagedl . . . . | 162·5 | „ |
| bei Landshut . . . . . | 1300 | „ |
| oberhalb der Mündung . . | 442 | „ |

Ihre Schiffbarkeit für Schiffe von 500 Centner Tragfähigkeit beginnt bei Göding, und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 155·5 Kilometer.

Sie mündet bei Theben in 130 Meter Seehöhe in die Donau.

Der Wasserreichthum der March ist ein ziemlich bedeutender und derselbe würde sie zur Schiffbarkeit auch schon weit oberhalb Göding, ja bereits bei Olmütz befähigen, aber sie zersplittert sich namentlich in ihrem Mittellaufe durch unzählige Ausästungen so sehr, daß sie auf dieser Strecke in keinem ihrer Rinnsale genügend Wasser führt, so daß Schiffe darin leicht fortkommen könnten.

Diesem Umstande der vorhandenen Möglichkeit, durch eine entsprechende Regulirung des Flusses dessen schiffbaren Lauf nahezu auf das Doppelte zu vergrößern und derart einen 300 Kilometer langen fahrbaren Wasserweg gewinnen zu können, wurde gegen Ende des vorigen Jahrhunderts volle Aufmerksamkeit zugewendet. Der Chef der damals bestandenen Navigations-Direction, Brequin, unternahm selbst eine Untersuchungsfahrt auf der March und befuhr dieselbe bis über Kremsier hinauf.

In Mähren fanden die auf eine Erweiterung der Schiffbarkeit der March gerichteten Bestrebungen den lebhaftesten Widerhall, wovon insbesonders eine in Brünn 1784 von Joh. Alois Hanke erschienene Broschüre Zeugniß ablegt. Diese Schrift betont, die blühende Größe der Handlung Oesterreichs fordere die unmittelbare schwesterliche Ver-

einigung der gemeinschaftlichen Kräfte aller Provinzen, zu dieser allgemeinen Wohlfahrt ihr Contingent beizutragen, und also müsse auch Mähren das Seinige dazuthun. Daher sollte die March, welche am äußersten Nord-Ende des Landes beginnt, dasselbe nahezu in der Mitte in seiner ganzen Länge durchströmt und an ihren Gestaden rechts und links viele reiche Städte und überaus fruchtbare Landschaften hat, auf eine möglichst lange Strecke, bis nach Littau, wo des Flusses Gewässer schon genügend angeschwellt und sein Rinnsal tief genug zu sein scheint, schiffbar werden. Zur Gewähr der Ausführbarkeit dieses Verlangens beruft er sich auf Vegemonte, der 1709, zu einer Zeit, wo man mit Vorliebe über die Erzielung von Wasserwegen, die von einem Meere bis zum anderen reichen, nachdachte, in seiner Abhandlung über die Verbindung der österreichischen Flüsse bemerkte, daß die Vereinigung der Donau mit der Oder nach seinen, auf Grund eigens angestellter Untersuchungen ausgeführten Plänen am leichtesten geschehen könnte durch die March, weil diese ein Fluß ist, den man ohne besondere Schwierigkeit schiffbar machen kann.

Vielleicht würde auch schon, bemerkt er weiter, die Schiffahrt auf der March und ihre Vereinigung mit der Oder zu Stande gekommen sein, wenn nicht die Kriege daran gehindert hätten.

Die hier gemeinten und noch manch' andere Kriege zogen vorüber, und als auch das Reich zu völliger Ruhe gelangt war und die wirthschaftliche Thätigkeit zu neuer Entfaltung sich rüsten konnte, kam doch weder die ehedem geplante Verbindung der Donau mit der Oder, noch die weitere Schiffbarmachung der March mehr zu Stande, weil der Geist der nachfolgenden Zeit von dem Gedanken an die Verbreitung des inzwischen neuerstandenen Verkehrsmittels, der Eisenbahnen, vollständig beherrscht wurde.

Erst die Siebziger-Jahre unseres Jahrhunderts förderten durch die in ihnen herrschende, rastlos auf immer neue Objecte für Capitals-Anlagen gerichtete Thätigkeit auch den Gedanken an den Donau-Oder-Canal sowie an das damit in Verbindung gebrachte Project für die Bewässerung des Marchfeldes mit Benützung der für den Schiffahrts-Canal anzulegenden Zu- und Ableitungs-Canäle wieder in den Vordergrund.

Im Jahre 1872 schritt ein Consortium auf Grund eines von hervorragenden Wasserbautechnikern gutgeheißenen Projectes bei der Regierung um die Concession zur Erbauung eines Donau-Oder-Canales und zum Betriebe der Schiffahrt in demselben ein.

Von diesem Projecte wurde, im Gegensatz zur Ansicht einer früheren Zeit, insbesondere betont, daß dasselbe die Ausführung der Anlage eines solchen Canales dadurch wesentlich leichter mache, als man dabei nicht, wie einst, die March als Theil des neuen Wasserweges benützen will und dadurch die Regulirung derselben, welche in solchem Falle vorausgehen müßte, vermeidet, indem man dem Canale eine directe Trace gezogen und die Gewässer des Marchgebietes nur zur Speisung des Canalbettes in Verwendung nimmt.

Der auf diese Weise projectirte Schiffahrts-Canal sollte bei Wien an der Donau beginnen und in seiner Hauptrichtung parallel mit der March, Betschwa und oberen Oder angelegt und zunächst in einer Länge von 276 Kilometer bis Oderberg ausgeführt werden und später auf preußischem Gebiete seine weitere Fortsetzung zum Unterlaufe der Oder bis Breslau oder Frankfurt finden. Am rechten Ufer der March sollte der Canal bis oberhalb Napagedl hinziehen, hier die March kreuzen und dann an deren linkem Ufer bis über Kremsier gezogen werden, bei Rzikowitz das Betschwathal erreichen, in demselben über Prerau, Leipnik, Weißkirchen links der Betschwa fortlaufen, dann dieselbe übersetzen und bis zu seinem Scheitelpunkte bei Kunewald emporsteigen, von wo er sich zur Oder herabsenken und an deren rechtem Ufer sein Ende in der Nähe des Oderberger Bahnhofes erreichen sollte. Die auf diesem Laufe vorhandenen Niveau-Differenzen sollten durch 84—90 Kammerschleusen überwunden werden. Der Canal sollte eine Breite von 12 Meter und nur in besonders schwierigen Passagen, aber auch hier auf keine größeren als 600 Meter langen Strecken, eine Breite von 7 Meter erhalten. Die Tiefe des Canales war mit 2·5 Meter projectirt und für die Schiffe war eine Construction vorgesehen, durch die sie bei 2 Meter Tauchung zur Tragung einer Last von 10.000 Centner befähigt sein sollten. Für die Fortbewegung der Lasten war in der Hauptsache die Kettenschiffahrt vorgesehen, dabei aber auch an längs des ganzen Canales hinziehende Leinpfade für Zugthiere gedacht. Bei der Bewerbung um die Concession wurde ein Maximal-Tarif angeboten, welcher insbesondere bei Rohproducten und bei Massengütern überhaupt für den Durchgangs-Verkehr um 30, für den Local-Verkehr um 40% billiger gestellt war wie derjenige der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In Folge des von den Projectanten eingereichten Concessions-Gesuches brachte die Regierung am 21. Juni 1872 einen Gesetz-Entwurf sammt einer denselben begründenden Denkschrift im Parlamente zur Vor-

lage, aus dessen Berathungen am 28. März 1873 das endgiltig festgestellte Gesetz hervorging.

Die Haupt-Bestimmungen dieses Gesetzes sind:

1. Steuer-Begünstigung ähnlich wie bei Eisenbahnen;
2. Gewährleistung des Expropriations-Rechtes in Bezug auf Grund- und Wasserrecht;
3. Festsetzung des Vollendungs-Termines auf 4½ Jahre;
4. daß es jedem Frächter freigestellt ist den Canal mit eigenen, den vorgeschriebenen Dimensionen entsprechenden Schiffen unter den von der Staats-Verwaltung zu genehmigenden Bestimmungen der Concessionäre zu befahren;
5. die Wahrung der Einflußnahme des Staates auf die Classification der Waaren und auf die Tarifbildung;
6. die Concessionsdauer von 90 Jahren, nach welcher Zeit der Canal lastenfrei sammt allem Inventar dem Staate heimzufallen habe.

Der Vollendung dieses Gesetzes folgte aber rasch die Mai-Krisis des Jahres 1873 nach, und damit war die Financirung dieser Unternehmung für damals zur Unmöglichkeit geworden.

In Folge der hiedurch für die Ausführung dieses Projectes entstandenen Schwierigkeit hat das k. k. Handelsministerium unter voller Berücksichtigung der Wichtigkeit dieses Gegenstandes den Versuch unternommen, durch eine Enquête, welche hauptsächlich die voraussichtliche Rentabilität der Unternehmung möglichst beleuchten sollte, eventuell eine neue Basis für Concessions-Bedingungen zu finden. Zu dieser Enquête waren auch Vertreter der Handelskammer und der Commune Wien geladen.

Die Gemeinde-Vertretung der Stadt Wien interessirte sich besonders lebhaft für das Zustandekommen dieser Wasserstraße. Sie hatte eine eigene Donau-Oder-Canal-Commission eingesetzt, die im Gemeinderathe, in dessen Plenar-Sitzung vom 11. August 1874 referirte, daß nach eingehender Erörterung aller maßgebenden Umstände, der Canal ein Netto-Erträgniß von 4,800.000 Gulden zu liefern verspreche, was einem Capitale von 96 Millionen Gulden eine 5%ige Rente sichern würde, und daß durch eine solche Canal-Anlage insbesondere die folgenden namhaften Vortheile erwachsen müßten:

1. Der Canal würde ein Correctiv bilden gegen zu hohe Bahn-Tarife, denn alle Güter, insbesondere Massengüter, welche keine besondere Geschwindigkeit erheischen, würden den Canal aufsuchen und hier eine um 30—40% billigere Fracht als diejenige der Bahn finden, woraus resul-

tiren müßte, daß sowohl Kohle, als auch Brenn- und Bauholz, sowie andere Baumaterialien wesentlich billiger nach Wien kommen könnten, sowie eine Erweiterung der Versandtzone aller Bodenproducte und damit eine allgemeine Hebung des Handels.

2. Die Bewässerung des Marchfeldes könnte zur Hälfte aus dem Canal, als dem Hauptleiter des Donauwassers erfolgen.

3. Die Entwässerung aller umliegenden Gründe durch die stufenweise Anlage des Canals, wodurch ein großes Territorium längs der March und Betschwa fruchtbar gemacht würde.

4. Verminderung der Ueberschwemmungsgefahr durch Anlage der großen Reservoire in den Betschwa-Thälern.

Der Gemeinderath berücksichtigte alle diese Erwägungen und beschloß, eine Eingabe an das Handelsministerium mit der Bitte zu richten, dasselbe möge alle ihm zu Gebote stehenden Mittel in Anwendung bringen, um das Zustandekommen des projectirten schiffbaren Donau-Oder-Canales ehebaldigst zu ermöglichen.

Gegenwärtig befindet sich die Donau-Oder-Canal-Frage neuerlich in Berathung eines Ausschusses des Abgeordnetenhauses, welchen dasselbe in Folge des am 18. November 1879 vom Abgeordneten Friedmann eingebrachten Antrages niedergesetzt hat, zur Berichterstattung und eventuellen Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes über von der Staatsverwaltung vorzunehmende Ausbauten bestehender und Herstellung neuer Wasserstraßen, welche im Interesse des Reiches gelegen wären, speciell über die Herstellung eines Schiffahrts-Canales zur Verbindung der Donau mit der Oder und eines Schiffahrts-Canales zur Verbindung der Donau mit der Moldau.

## Die Raab.

Die Raab entspringt auf der Heubodenhöhe bei Fladnitz in Ober-Steiermark, fließt anfangs durch ein enges Gebirgsbett in südöstlicher Richtung, wendet sich dann in einem nach Südosten gerichteten Bogen Ungarn zu, wo sie bei St. Gotthard die kleine ungarische Ebene betritt, über dieselbe nordöstlich hinfließt und sich unterhalb dem 198 Meter hoch gelegenen Körmend in zwei Arme spaltet, von denen der westlichere, die kleine Raab, durch den Hansag-Morast geht.

Ihre Länge beträgt 274·5 Kilometer.

Der Abstand der Quelle von der Mündung beträgt 168·73 Kilometer.

Ihr Gefälle von Körmend ab ist 5·53 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Breite ist bei Körmend 65 Meter.

Ihre Schiffbarkeit beginnt unterhalb Körmend und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 141 Kilometer, sie befindet sich aber in einem ziemlich verwahrlosten Zustande.

Sie mündet bei Raab in den Wieselburg-Raaber Arm der Donau.

## Die Waag.

Die Waag entsteht in den Karpathen aus der Vereinigung der Schwarzen Waag, welche von der Nordwestseite des Kralova Hola von einer Höhe von 705 Meter herabkommt, und der Weißen Waag, die aus dem zwischen den zwei Krivan liegenden Grünen See abfließt. Bis zu dem in 138·4 Meter Seehöhe liegenden Neustadtl geht sie durch ein Engthal und betritt dann bei Szered die Ebene.

Ihre Länge beträgt 371 Kilometer.

Der Abstand der Quellen von der Mündung ist 187·5 Kilometer.

Ihr Gefälle ist von Neustadtl bis zu ihrer Mündung im Durchschnitte 2·77 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Schiffbarkeit beginnt bei Neustadtl und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 134·5 Kilometer.

Sie mündet bei Gutta in den Neuhäusler Arm der Donau.

Die Waag durchfließt Gegenden, in welchen durch das dort vorhandene viele Erz und Holz viel Gelegenheit zu einem lebhaften Verkehre gegeben ist, der durch eine gute Wasserstraße namhafte Förderung erfahren würde. Daher wurde wiederholt das Bestreben darauf gerichtet, die Waag auf eine größere Strecke hinauf und überhaupt besser fahrbar zu machen.

Um dies mindestens theilweise zu erreichen, wurden im Jahre 1870 Vorarbeiten eingeleitet, und der ungarische Reichstag bewilligte 1870 bis 1874 an 220.000 fl. für die Waag-Regulirung. Das ungarische Communications-Ministerium hat die Gesammtkosten der Regulirung dieses Flußes auf 800.000 fl. veranschlagt, wodurch aber auf 45 Kilometer Länge eine neue Wasserstraße gewonnen würde, die namentlich dem oberungarischen Holzhandel zu Gute käme.

# Die Drau.

Sie entspringt am Rohrwaldberge in 1670·6 Meter Höhe, fließt dann durch das 977 Meter hoch gelegene Toblacherfeld im Pusterthale in Tirol bis zu dem in 1104 Meter Seehöhe befindlichen Innichen, wo sie aus der Gebirgsenge heraus in ein Thalbecken tritt, das sie in östlicher Richtung bis zu dem 645·8 Meter hoch gelegenen Lienz mit reißender Schnelligkeit durchschießt. Unterhalb Lienz öffnet sich ihr ein zweites Thalbecken, durch welches sie südöstlich gewendet bis zu dem 620·4 Meter hoch liegenden Ober-Drauburg fließt, und hier nach Kärnten eintritt, wo sie ihren Lauf bei Lind plötzlich nach Norden richtet, bis Sachsenburg, hier sich wieder südöstlich gegen das in 468 Meter Seehöhe liegende Villach hin wendend, wo sie dann nach Passirung einer schmalen Gebirgspforte die Klagenfurter Hochfläche erreicht. Bei Unter-Drauburg verläßt sie Kärnten und durchfließt den südlichen Theil von Steiermark, in welchem sie bei dem 269·6 Meter hoch liegenden Marburg auf das weite offene Pettauer Feld gelangt und das Land unterhalb dem 224 Meter hoch liegenden Friedau verläßt und über die Warasdiner Ebene in vielen Windungen und mannigfaltigen Spaltungen träge dahinfließt.

Ihre Länge beträgt 749 Kilometer.

Der Abstand der Quelle von der Mündung ist 532·5 Kilometer.

Ihr Gefälle beträgt von Lienz bis Ober-Drauburg 90 Centimeter auf 100 Meter; auf der Klagenfurter Hochfläche 2·16 Centimeter auf 100 Meter; von Villach bis unterhalb Essegg im Durchschnitte 6·45 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Breite beträgt bei Essegg 320 Meter. Hier erreicht sie auch eine Tiefe von 6·5 Meter.

Ihre Schiffbarkeit beginnt bei Villach, und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 610 Kilometer, wovon 152 Kilometer von Bárcs ab mit Dampfschiffen befahren werden.

Sie mündet unterhalb Essegg in 74·5 Meter Seehöhe in die Donau.

Die Regulirung der Drau wurde von der ungarischen Regierung schon im Jahre 1874 in Angriff genommen, und 62 Durchstiche wurden ausgeführt, welche den Lauf des Flusses um 75 Kilometer abkürzen. Damit ist wohl erst der kleinere Theil der vom ung. Communications-Ministerium projectirten, einen Gesammtaufwand von 875.000 Gulden in Anspruch nehmenden Regulirungsarbeiten vollendet.

Die Drau hat die Mur als schiffbaren Zufluß.

Diese kommt von den Radstädter Tauern herab, geht durch das Lungau in nordöstlicher Richtung bis zu dem 910 Meter hoch gelegenen Tamsweg, biegt, dahier aus ihrer ersten Gebirgsenge austretend, südlich ab bis Ramming, diese Richtung beibehaltend, und wendet dann ihren Lauf nach Steiermark, dieses in nordöstlicher Richtung über Murau, dann über das 736·7 Meter hoch liegende Judenburg bis zu dem 472·6 Meter hoch gelegenen Bruck durcheilend, richtet sich bei Bruck rechtwinklig abbiegend südlich nach Mittelsteiermark und fließt über das 348 Meter hoch gelegene Graz und über das 22·5 Kilometer lange und 7·5 Kilometer breite Grazer Feld nach Ehrenhausen hin, wo sie ihren Lauf östlich nach Radkersburg, das 222 Meter hoch liegt, richtet und unterhalb demselben dann an der steirisch-ungar. Grenze bis Wernsee hinfließt, hier ganz auf ungarisches Gebiet übertretend. Im untersten Theil ihres Laufes bildet sie mit der Drau, die zwischen dieser und ihr liegende, sogenannte Murinsel.

Ihre Länge beträgt 445 Kilometer.

Der Abstand ihrer Quelle von der Mündung ist 285 Kilometer.

Ihr Gefälle beträgt von Judenburg bis Bruck 39·5 Centimeter auf 100 Meter; von Judenburg bis Légrad im Durchschnitte 16·5 Centimeter auf 100 Meter; sie fließt im Ganzen mit großer, stellenweise reißender Schnelligkeit.

Ihre Breite beträgt:

bei Bruck ..... 32·5 Meter
„ Graz ..... 65 „
„ Radkersburg 97·5 „
und „ Légrad ....134 „

Ihre mittlere Tiefe ist 16·25 Meter.

Ihre Schiffbarkeit beginnt theilweise schon bei Judenburg und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 322 Kilometer.

Sie mündet bei Légrad in die Drau.

Die Regulirung der Mur wird im steirischen Landtage schon seit Jahren ventilirt. 1871 wurde dem Landesausschusse der Auftrag gegeben, eine Vorlage auszuarbeiten über eine systematische, durchgreifende Correction der Mur und über die Art der Aufbringung der hiefür nöthigen Mittel. In Folge dessen hat der Landesausschuß der steirischen Statthalterei einen Gesetzentwurf übergeben, wonach die ganzen Kosten der Regulirung auf 1,250.000 Gulden veranschlagt wurden, wozu der Staat 500.000 Gulden in zwanzig Jahresraten beitragen sollte. Da der Landtag in der

1872er Session von der Landesregierung keine Gesetzesvorlage zugewiesen erhielt, urgirte er sie, worauf er die Mittheilung bekam, daß das Ministerium erst dann eine Gesetzesvorlage machen könne, wenn seitens des Landtages die Erklärung abgegeben sein wird, daß derselbe für die übrigen $^3/_5$ der Kosten theils aus dem Landesfonds, theils aus den Beiträgen der Anrainer aufkommen wird. Diese Erklärung gab der Landtag noch in derselben Session ab, wonach die Vorerhebungen eingeleitet und die Mur durch eine Commission genau untersucht wurde.

Am 29. Mai 1880 fand eine commissionelle Befahrung der Mur von Graz bis Wildon statt, welche ergab, daß die Mur bis auf eine Entfernung von 5 Kilometer von Graz mit entsprechend gebauten Dampfern befahren werden kann, die Strecke Liebenau-Wildon aber erst nach vorausgegangener gründlichen Flußregulirung. Von Ehrenhausen abwärts hofft man jedoch ohne Schwierigkeit den Personen- und Frachtenverkehr mit Raddampfern vermitteln zu können, und es soll zur Constatirung der Möglichkeit der Einführung der Dampfschiffahrt auf dieser unteren Mur-Strecke demnächst auch eine commissionelle Befahrung des Flusses von Ehrenhausen abwärts vorgenommen werden.

## Die Theiß.

Die Theiß, der Donau größter Nebenfluß, entsteht auf den Marmaroser-Karpathen an der ungarisch-galizischen Grenze aus dem Zusammenflusse der vom Fusse der Czerna-Gora aus einer Höhe von 948 Metern herabkommenden Schworzen und der vom Buskyberge kommenden Weißen Theiß. Nach Vereinigung dieser Quellbäche fließt die Theiß südlich durch enge Gebirgspässe bis zur Einmündnng des von Südosten kommenden Viso, von wo ab sie dann ihren Lauf west- und nordwestwärts über Nagy Szigeth (234 Meter hoch) nach dem 130 Meter hoch gelegenen Huszt zu nimmt. Hier beendet sie ihren Gebirgslauf, auf welchem sie mit schönem, hellem Wasser schnell dahinfließt.

Unterhalb Huszt tritt sie in die Ebene ein und macht hier auf ihrem, zuerst westwärts bis Nameny gerichteten Laufe bei dem 103 Meter hoch gelegenem Nagy-Szöllös, wo sich auch ihr Wasser zu trüben beginnt, und ihre Geschwindigkeit wesentlich abnimmt, eine nach Süden gerichtete Ausbiegung. Bei Nameny richtet sie sich nördlich und geht dann von hier bis Nagy-Tokay, welches 118 Meter hoch liegt, südwestlich. Sodann fließt sie, sich um die Tokayer Berge herumbiegend, bis zu dem

110 Meter hoch gelegenen Szolnok und beginnt unterhalb diesem, in einem durchschnittlichen Abstande von 90 Kilometern von der Donau verbleibend, ihren mit dieser in der Hauptrichtung parallel hinziehenden, aber in nahe an die 200 zählenden Windungen verschlungenen Lauf durch das Pester Becken, in welchem sie die Ebene zwischen den Karpathen und der Donau so abschließt, daß sie alle Karpathen-Gewässer, welche westwärts in die ungarische Tiefebene herabfließen, auffängt und mit ihrem dadurch mächtig angeschwellten Wasser vereinigt der Donau zuführt.

Ihre Länge beträgt 1372·5 Kilometer.

Der Abstand der Quellen von der Mündung ist 465 Kilometer.

Ihr Gefälle beträgt auf ihrem Oberlaufe bis Huszt 40 Centimeter auf 100 Meter; von Nagy-Szöllös bis zur Mündung durchschnittlich 0·367 Centimeter auf 100 Meter; auf der mittelst Durchstichen regulirten Strecke jedoch 0·609 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Breite beträgt:

| | | |
|---|---|---|
| bei Namény | 115 | Meter |
| „ Tokay | 125 | „ |
| „ Csongrad | 165 | „ |
| „ Szegedin | 184 | „ |
| „ Titel | 216 | „ |

Ihre durchschnittliche Wassermenge ist nach Sonklar 1701·72 Cubikmeter.

Ihre Schiffbarkeit beginnt bei Nagy-Szigeth; bei Tokay bereits für größere Lasten und unterhalb Szolnok ist sie schon zur Tragung der größten Lasten, befähigt, so daß von hier ab Schiffe mit 8000 Centner und darüber leicht fortkommen können. Es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 1200 Kilometer, wovon bei 760 Kilometer mit Dampfschiffen befahren werden.

Sie mündet bei Titel in 68·952 Meter Seehöhe in die Donau.

Die Theiß hat ein ziemlich tiefes Flußbett, so daß sie bei mittlerem Wasserstande eine Tiefe von 4·4 bis 5·7 Meter, stellenweise 4·7 bis 8 Meter und bei Hochwässern sogar 12·6 bis 14 Meter erreicht. Der Theil des Flußbettes, in welchem die Theiß ihren Gebirgslauf vollbringt, hat Kies und Sand am Grunde; der Boden jenes Bettes aber, in welchem sie sich in der Tiefebene fortschlängelt, besteht aus feinem Schlamme; sie hat daher sowohl auf ihrem Gebirgslaufe, wie auch auf ihrem Laufe in der Ebene einen durchwegs leicht beweglichen, leicht verschiebbaren Grund unter sich. Die Ufer dagegen bestehen aus wesentlich

festerem Materiale und widerstehen daher der Kraft des Flusses mehr wie die Sohle seines Bettes, und dadurch wird derselbe eher gedrängt, die Tiefe seines Bettes weiter auszuhöhlen, als die Ufer zu erweitern, und so fließt die Theiß zumeist in einem von ihr immer mehr vertieften Rinnsale. Die Ränder desselben ragen an vielen Stellen 8—11·7 Meter über den mittleren Wasserstand des Flusses empor. Trotzdem ist aber dieses Bett oft außer Stande, die Fluthen zu bergen, zu welchen die aus den Karpathen theilweise mit großer Schnelligkeit herabeilenden Gewässer nach rascherem Schmelzen der im Winter auf und zwischen den Bergen sich anhäufenden Schneemassen und nach großen Sommer-Regengüssen, anschwellen. In solchen Zeiten tritt die Theiß über ihre Ufer hinaus und ergießt ihre Gewässer weit und breit ins Tiefland, dasselbe auf viele hunderte Quadratkilometer in einen 0·95 bis 1·58 Meter tiefen See verwandelnd, der oft, da das Wasser meistens nur sehr langsam abfließt, Monate hindurch stehen bleibt. (Das Inundations-Gebiet der Theiß betrug vor der Inangriffnahme der Regulirungen 11.912 Quadratkilometer.)

Diese immer wiederkehrenden Ueberschwemmungen verwüsteten manchmal viele Ortschaften und zerstörten die Erntehoffnungen der Bewohner dieser Gegenden. Durch solche wiederholt hervorgerufene Nothlagen ward schon seit langer Zeit es als dringendstes Bedürfniß empfunden, die Verheerungen, welche die Theiß bei ihren so vielfach vorkommenden Austritten anrichtete, durch Anlage von Schutzwerken einzuschränken.

Schon vom siebzehnten Jahrhunderte ab richteten sowohl der Landtag, wie die Regierungen Ungarns zu wiederholten Malen ihre Aufmerksamkeit diesem Gegenstande zu, und es entstanden längs der Ufer der Theiß und an den Mündungsstrecken ihrer Nebenflüsse zumeist von den Comitats-Verwaltungen hergestellte Dämme. Diese waren jedoch unregelmäßig, ohne System angelegt, und in schwacher Construction ausgeführt, so daß sie zu wenig Widerstand zu leisten vermochten den aus den Gebirgen in starkem Gefälle in das Thal herabschießenden Hochwässern, welche daselbst in der Theiß ein Flußbett mit sehr geringem Gefälle mit zahllosen Windungen vorfanden, durch das sie, in ihrem Laufe gehemmt, sich stauen und anschwellen mußten und dann, sowohl die Ufer, als wie auch die Comitats-Dämme überschreitend, das Land immer wieder überschwemmten.

1844/45 trat eine so außerordentliche Ueberschwemmung ein, daß die dadurch erzeugte große Nothlage ernstlich drängte zur rationellen In-

angriffnahme einer durchgreifenden Theiß-Regulirung. Am 12. Juni 1845 berief der Palatin Erzherzog Josef die Vorstände der an der Theiß gelegenen Comitate und die größeren Grundbesitzer nach Ofen, um unter dem Vorsitze des Grafen Stefan Széchényi die Theiß-Regulirungsfrage zu berathen.

Aus dieser Conferenz ging als Resultat die Bildung einer Theiß-Regulirungs-Gesellschaft, die Creirung einer Central-Commission, die Festsetzung der Principien, nach welchen die Arbeiten auszuführen seien, und die Bestimmungen über die Aufbringung der Kosten hervor. Nach einer zweiten, 1846 in Debreczin abgehaltenen General-Versammlung ward im September desselben Jahres mit den Arbeiten nach dem Plane des Navigations-Inspectors Paul Vásárhely begonnen. Nach diesem, auf Grund eingehender Studien, genauer Vermessungen und Aufnahmen ausgeführten Plane, sollte der Fluß in der Hauptsache seinen Lauf beibehalten, aber durch 101 Durchstiche die Länge desselben auf die Hälfte verkürzt werden; längs der Ufer auf der ganzen Stromstrecke sollten beiderseits in einem gegenseitigen Abstande von 94·8 Meter 2·844 Meter an ihren Kronen breite und den größten 1830er Wasserstand um 0·632 Meter überragende Schutzdämme angelegt werden. Gleichzeitig wendete man sich um Begutachtung des Vásárhely'schen Planes an den Hofbaurath Francesconi in Wien und an den Bau-Director Paleocapa in Venedig, welch' Letzterer, im Gegensatze zu dem Ersteren, der den Plan unbedingt in allen Details zweckmäßig fand, sich nur mit den Dammbauten einverstanden erklärte, die Durchstiche aber gänzlich vermieden haben wollte. In Folge dessen wurden in den Fünfziger-Jahren der Ministerialrath Ritter von Pasetti und Ober-Ingenieur Herrich damit betraut, das Project Vásárhely's nach Möglichkeit mit den Vorschlägen des Venediger Bau-Directors zu vereinigen und nach dem Modus, welcher auf diese Art festgestellt ward, wurde der größte Theil der weiters ausgeführten Arbeiten vollendet.

Vom Jahr 1850 ab bildeten sich auch zur weiteren Förderung der Theiß-Regulirung besondere Bezirks-Vereine, deren Zahl in den 1870er Jahren an die 30 betrug.

Die Kosten der Regulirungs-Arbeiten wurden in den ersten Jahren gedeckt durch eine Anleihe von 400.000 Gulden; durch jährliche 100.000 Gulden, welche dem durch die Salzpreis-Erhöhung gewonnenen Mehrertrage des königlichen Salzregales entnommen wurden; durch jährliche 100.000 Gulden, welche die königliche Hof-Kammer für zwei Jahre bewilligte; endlich durch die während vier Jahre von den Besitzern

im Inundations-Gebiete gelegener Gründe zu entrichtenden Gebühren von einen Gulden per Joch und Jahr.

Von 1850 ab gewährte der Staat dem Regulirungs-Werke seine besondere Unterstützung dadurch, daß er die Zahlung früher entstandener Schulden der Regulirungs-Gesellschaften, sowie die Kosten der Flußbett-Regulirung und die der Ueberwachung derselben, dann die Kosten des Personalstandes und der Central-Commission auf sich nahm; ferner einen jährlichen Vorschuß von 100.000 Gulden zu Theiß-Regulirungszwecken bewilligte.

In den Jahren 1857 und 1858 tagten in Pest General-Versammlungen der Theiß-Gesellschaften, welche beschlossen, zur Bestreitung der Regulirungskosten eine größere Anleihe aufzunehmen. Diese wurde auch in der Höhe von 15 Millionen Gulden bei der Oesterreichischen Nationalbank contrahirt.

Im Ganzen wurden vom Jahre 1846 bis Ende 1872 für die Theiß-Regulirung 26,276.000 Gulden ausgegeben, wozu der Staat 5,449.354 Gulden und die Interessenten 20,826.646 Gulden beistellten.

Es wurden 1260 Kilometer 2·212—4·74 Meter hohe Dämme angelegt, welche an ihren Kronen eine Breite von 2·844—3·792 Meter und an ihren Sohlen eine Breite von 7·11—9·48 Meter haben. Durchstiche wurden 107 ausgeführt, wovon 39 so weit vollendet sind, daß sie das ursprüngliche Bett des Flusses vollständig ersetzen; die anderen 68 werden nach und nach auf das gleiche Stadium der Vollendung gebracht. Die Gesammtlänge der ausgeführten Durchstiche beträgt 128·44 Kilometer. Dadurch ist der Lauf des Flusses bedeutend abgekürzt und das Durchschnitts-Gefälle in der regulirten Strecke auf 0·609 Centimeter auf 100 Meter gebracht worden. Für die Fortsetzung der Theiß-Durchstiche votirte der ungarische Reichstag im Jahre 1873 650.000 Gulden und im Jahre 1874 250.000 Gulden.

Während auf diese Weise die Regulirungsarbeiten, wodurch einerseits die Gefahr der Ueberschwemmung des Theißgebietes eingeschränkt und andererseits der Lauf des Flusses zu einer für die Schiffahrt günstigeren Gestaltung corrigirt werden sollte, gegen Ende der Siebziger-Jahre schon sehr weit vorgeschritten waren, reifte eine Katastrophe heran, die in ihrer Schauerlichkeit recht lebhaft demonstrirte, daß die mit so vieler Mühe und mit so großen Geldopfern begonnenen und weiter geführten Werke ihren vollen Effect nicht gewähren können, so lange der Donaustrom selbst nicht in der Lage ist, die Hochwässer, welche er schon

von seinem oberen Laufe an der Theißmündung vorüberführt und die er hier noch in so überaus reichlichem Maße vermehrt erhält, schnell genug in das Meer schaffen zu können.

Die Felsengen am Kazan namentlich stauen die Gewässer, und es reicht bei größeren Wasserständen diese Stauung bis über die Mündung der Theiß herauf.

Im Jahre 1879 war dies besonders der Fall. Die mächtigen Fluthen, mit welchen die Donau schon in ihrem oberen Laufe gespeist wurde, begannen sich am Kazan aufwärts zu stauen, und diese Stauung wehrte den Hochwässern der Theiß, die durch die angeschwellten Karpathenflüsse stetig und rasch immer mehr und mehr vergrößert wurden, den Austritt in das Donaubett und stemmten dieselben weiter und immer weiter in das Theißthal aufwärts. Die Fluthen stiegen immer höher an die Dämme hinan, die Kronen derselben nahezu erreichend. Da endlich barst der Percsovaer Damm, und das über die Flächen hin sich mit Heftigkeit ergießende Wasser vernichtete am 12. März 1879 nebst einer Anzahl von Ortschaften das blühende, reiche, über 70.000 Einwohner bergende Szegedin, die zweitgrößte Stadt Ungarns.

Um mit erneuerter Energie das Regulirungswerk wieder aufnehmen zu können, wurden von hervorragenden Fachmännern Gutachten eingeholt und zur Aufbringung der Mittel für die Reconstructions-, sowie für die neu zu beginnenden Arbeiten bot die ungarische Regierung ihren Credit dar, auf dessen Grundlage in der ersten Hälfte des Jahres 1880 die neue 44 Millionen Gulden betragende, verlosbare Theißthal-Anleihe contrahirt worden ist.

---

Die Theiß hat als schiffbaren Zufluß die Maros. Diese entspringt in Siebenbürgen, dessen Hauptfluß sie bildet, bei Alfalu am Ostabhange des Hargitta-Gebirges in 696·6 Meter Seehöhe, fließt nördlich bis gegen Teplicza dann westlich bis Rostolcza, von wo sie eine südwestliche Richtung einschlägt und dieselbe bis zu dem 347 Meter hoch gelegenen Maros-Vásárhely beibehält. Von hier fließt sie westlich bis Nagy-Enyed, dann südlich abbiegend nach dem in 241 Meter Seehöhe befindlichen Karlsburg worauf sie ihren Lauf wieder südwestlich bis zu dem 216 Meter hoch gelegenen Broos nimmt. Von hier aus schlägt sie eine rein westliche Richtung ein und tritt unter Kis-Szám nach Ungarn aus und beendigt bei dem 126 Meter hoch liegenden Arad ihren Gebirgslauf. In der Ebene zertheilt sie sich stellenweise in Arme und bildet auf ihrem hier vielgewundenen Laufe vielfach Sümpfe.

Der Lauf der Maros ist 885 Kilometer lang.

Der Quellabstand beträgt 423·75 Kilometer.

Ihr Gefälle beträgt im Durchschnitte auf ihrem ganzen Laufe 6·8 Centimeter auf 100 Meter, auf ihrem schiffbaren Laufe durchschnittlich 4 Centimeter auf 100 Meter.

Ihre Breite beträgt 190 Meter bei Szegedin

Ihre Tiefe variirt zwischen 1·26 bis 3·16 Meter.

Sie mündet bei Szegedin in 91 Meter Seehöhe in die Theiß.

Sie wird von Gyergyó an mit Flößen befahren. Oberhalb Karlsburg, bei Maros-Ujvár beginnt ihre Schiffbarkeit für größere Ruderschiffe. Die Länge ihres schiffbaren Laufes beträgt 363·75 Kilometer und es ist der Schiffsverkehr auf der Maros ein sehr bedeutender.

Auf der Strecke von Arad bis Szegedin wurden bereits 1854 Durchstiche begonnen und an 13 solcher ausgeführt, in Folge welcher der hier vielfach gekrümmte Lauf des Flusses wesentlich verkürzt und die Schiffahrt hier bedeutend erleichtert wurde. 1870 bis 1873 wurden für die Regulirung der Maros 253.000 Gulden verwendet. Die gänzliche Regulirung der schiffbaren Strecke dieses Flusses würde nach dem Voranschlage des ungarischen Communications-Ministeriums 480.000 Gulden erfordern.

Es wurden auch mehrere Versuche der Befahrung der Maros mit Dampfschiffen gemacht, die jedoch bisher zu keinem erfolgreichen Resultate geführt haben.

---

In die Theiß münden auch zwei schiffbare Canäle ein und zwar der Bega-Canal und der Bácser- oder Franzens-Canal.

Der Bega-Canal wurde im Jahre 1777 vollendet. Er verbindet die Temes mit der Theiß. Er beginnt bei Facset, zieht sich gegen Klek, hier in das natürliche Bett des Bega-Flusses einmündend und dasselbe weiter benützend, gelangt er über Ecská und Groß-Becskerek bei Titel zur Theiß.

Seine Länge beträgt 120 Kilometer; seine Breite 30 bis 45·5 Meter; seine Tiefe 0·95 bis 2·85 Meter. Er vermag Schiffe bis zu 4000 Centner Belastung zu tragen.

Sein Wasser wird ihm durch einen Speisecanal aus der Temes zugeführt, wohin auch das überschüssige Quantum wieder zurückgeleitet wird. Da aber diese Zu- und Ableitung nicht vollkommen zweckentsprechend ist, und der Canal auch an verschiedenen Stellen der Correction bedarf, so bildete schon wiederholt die Regulirung des Bega-Canales den

Gegenstand eingehender Berathungen bei den betreffenden Verwaltungsbehörden. Im Jahre 1854 wurde projectirt die Mündung des Canales von Titel nach Türkisch-Becse zu verlegen und obwohl dieser Plan bereits genehmigt war, kam er dennoch nicht zur Ausführung. Später bildete sich zum Zwecke der Canal-Regulirung eine Privatgesellschaft. Seitens der ungarischen Staatsverwaltung wurden auf die Regulirung des Bega-Canales verwendet in den Jahren 1850 bis 1853: 45.660 Gulden, von 1854 ab jährlich circa 20 bis 30.000 Gulden, 1862 bis 1864: 24.758 Gulden und 1873: 90.000 Gulden.

---

Der Franzens-Canal. Er wurde von einer Privat-Gesellschaft 1793—1801 erbaut. Er verbindet, unterhalb Bács an der Theiß beginnend, diese mit der Donau, in dieselbe bei Bezdán einmündend.

Seine Länge beträgt 112 Kilometer; seine Breite 18·96 Meter; seine Tiefe 1·9 Meter und er kann mit Schiffen bis zu 10.000 Centner Tragfähigkeit befahren werden.

Zur Regulirung des Wasserstandes in dem Canale dienen fünf Schleusen, deren Anlage sich jedoch nicht als ganz zweckmäßig erwiesen hat. Insbesonders die Schleuse, welche sich früher bei Monosztorszeg befand, ließ viel zu wünschen übrig. Als der Canal im Jahre 1845 in's Staatseigenthum überging, wendete man zunächst der Correction dieser letztgenannten Schleuse die Aufmerksamkeit zu, und es wurde dieselbe cassirt und der Canal über Bezdán geführt und gegenüber von Battina eine neue, die Franz Josef-Schleuse, angelegt. 1873 wurde der Canal wieder an eine Privatgesellschaft auf die Dauer von 75 Jahren übergeben, wobei diese die Verpflichtung übernahm, den Canal durchwegs auszubessern und bis Türkisch-Becse zu verlängern, von Baja bis Bezdán einen Speisecanal anzulegen, den Donauarm „Sugovicza" schiffbar zu machen, daselbst einen Hafen herzustellen und schließlich von Klein-Sztapár bis Neusatz einen neuen Schiffahrts- und Bewässerungs-Canal zu bauen. Der Staat leistete dieser Gesellschaft zur Erleichterung der Ausführung der von dieser übernommenen Verbindlichkeiten Vorschüsse bis zur Höhe von 4,018.000 Gulden.

# Die Sau.

Die Sau oder Save entsteht in Krain aus der Vereinigung der in der Terglou-Berggruppe entspringenden zwei Quellen, wovon die eine den Wurzener, und die andere den 521 Meter hoch gelegenen Wocheiner See durchfließt. Die Vereinigung dieser beiden Quellbäche, der Wurzener und der Wocheiner Save findet bei Radmannsdorf in 492 Meter Seehöhe statt. Von da ab fließt die Save südöstlich und betritt bei dem 395 Meter hochliegenden Krainburg ihr erstes Becken, an dessen östlichem Ende sie den sich ihr daselbst vorlagernden Bergrücken durchbricht und darnach auf die Laibacher Ebene übergeht. Bei dem in 287 Meter Seehöhe befindlichen Laibach wendet sie ihren Lauf zu rein östlicher Richtung, in welcher sie, das Laibacher Feld verlassend, in einem schmalen Thale, in dem sie zwischen hohe Felsenufer eingezwängt ist, fortfließt über Dobeutz hin, hier ihren Lauf südöstlich nach dem 179 Meter hoch liegenden Gurkfeld richtend. Unterhalb Gurkfeld öffnet sich ihr drittes Becken, das 164 Meter hochgelegene Rannerfeld. Bei Jassenitza betritt sie Croatien und zieht hier zunächst über die niedere croatische Torupolya hin, auf welcher sie bereits ihre Windungen und Zerspaltungen, zwischen denselben viele Inseln und Werder bildend, und links und rechts ihrer Ufer große Versumpfungen zu verursachen beginnt.

Diese Ausschreitungen des Flusses nehmen in seinem weiteren östlich über Sissek, Gradiska, Brod und Mitrovitza gerichteten, der Donau zustrebenden Laufe immer mehr zu.

Die Länge der Save beträgt 912 Kilometer.

Ihr Quellen-Abstand beträgt 562·5 Kilometer.

Ihr Gefälle, ihre Breite, Tiefe und Geschwindigkeit sind:

| auf der Strecke: | Durchschnitts-Gefälle in Centimeter auf 100 Meter | Durchschnitts-Breite in Meter | Durchschnitts-Tiefe in Meter | Durchschnitts-geschwindigkeit bei mittlerem Wasserstande in Meter per Secunde |
|---|---|---|---|---|
| Gurkfeld — Jassenitza . . | 9·8 | . | . | . |
| Jassenitza — Rugvica . . | 1·06 | . | . | . |
| Rugvica — Sissek . . . . . | 0·65 | 85 — 142 | 0·13 — 5·0 | 1·26 |
| Sissek — Jassenovac . . . | 0·49 | 99 — 157 | 2·37 — 6·32 | 0·64 — 0·95 |
| Jassenovac — Županje . . | 0·43 | 138 — 284 | 3·16 — 6·32 | 0·75 |
| Županje — Belgrad . . . . | 0·37 | 237 — 664 | 2·84 — 6·32 | 0·68 |

Ihre Schiffbarkeit beginnt unterhalb Laibach, und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 779 Kilometer, wovon 589 Kilometer für Dampfschiffe fahrbar sind.

Sie mündet bei Belgrad in 63·6 Meter Seehöhe in die Donau.

Die Save hat auf ihrem Laufe viele Untiefen, namentlich an den Stellen ihrer Spaltungen und Ueberbreiten, wodurch sie der Schiffahrt unzählige Hindernisse bietet. Insbesondere die Strecke zwischen Mitrovitza und Belgrad besitzt eine solche Menge seichter Stellen, daß schon bei einem Wasserstande von 0·632 Meter über 0 des Mitrovitzaer Pegels, der Fluß selbst für mindest getauchte Dampfschiffe kaum mehr fahrbar wird.

Es entstanden auch schon frühzeitig Projecte, die zum Zwecke hatten, durch Regulirung der Sau theils dieselbe zu einer für die Schiffahrt günstigeren Wasserstraße zu gestalten, theils die vielen Flächen Landes, welche durch ihre Ausschreitungen versumpft sind, urbar zu machen, und so wurden im Laufe der Zeit, nebst Uferschutzwerken, Bedeichungen und Schleusen, insbesonders Flußdurchstiche und Canäle ausgeführt.

Schon 1770 bestand die Absicht, durch einen oberhalb Zupanje abzweigenden Schiffahrts-Canal, welcher bei Vukovár die Donau erreichen sollte, die Save mit diesem Strome auf einem näheren Wege zu verbinden.

1820—30 wurde der Novier Ableitungs-Canal hergestellt und in den Dreißiger-Jahren waren Erhebungen im Zuge wegen der Anlage eines Save-Donau-Canales, der von Samač an der Save ausgehen und unter Benützung der Bossut, Erdenica und Vuka zur Donau gezogen werden sollte.

1856—60 wurden Verhandlungen mit der türkischen Regierung gepflogen wegen Save-Durchstichen, die bei Zupanje und Stitar ausgeführt werden sollten.

1866 schlug Baron Zornberg einen Bossut-Save-Canal vor zur Umfahrung der schlimmsten Stellen der Save.

Seit 1870 wurden Durchstiche unterhalb Sissek, dann bei Prelocica zwischen Bobovac und Strmen, sowie unterhalb Ivanskibok hergestellt.

1872—74 wurde der zur Zeit der Römerherrschaft bei Petrovci entstandene Probus-Canal, der nachmals der Verwahrlosung anheimgefallen war, theilweise restaurirt und seine Anlage verbessert.

1876 wurde über Auftrag der croatischen Landes-Verwaltungs-Behörde ein umfassendes Project der ganzen Save-Regulirung ausgearbeitet. Nach diesem Projecte ward die Abbauung vieler Seitenarme,

die stellenweise Einengung des Flußbettes, die Correction der Mündungen der Zuflüsse, die Bedeichungen der versumpften Stellen, die Ableitung der todten Arme, die Anlage von Zuleitungsröhren für die zu bewässernden Stellen und die Durchstechung der Krümmungen zur Verkürzung der Schiffahrtsstraße, vorgeschlagen.

Insbesondere wurde projectirt die Anlage von neuen Schutzdämmen in der Gesammtlänge von 275·4 Kilometer, dann die Reconstruction der bereits in einer Länge von 340 Kilometer bestehenden Dämme, und die Ausführung von 29 Durchstichen mit einer Länge von 56·24 Kilometer, durch welche der Lauf des Flusses um 154·89 Kilometer abgekürzt werden würde.

Die Gesammtkosten aller dieser projectirten Regulirungs-Arbeiten sind auf die Summe von 21,342.000 Gulden präliminirt.

---

Schiffbare Save-Zuflüsse sind: die Kulpa, die Vrbas, die Bosna und die Drina.

Die Kulpa entspringt in Croatien in der Nähe des an der Grenze befindlichen Krainer Schneeberges, fließt an der Grenze von Krain und Croatien bis Modruspotok, wendet sich hier nordwestlich um und tritt unterhalb Möttling ganz auf croatischen Boden über, zieht dahier eine Strecke östlich dahin und biegt dann südlich nach Carlstadt ab, von wo aus sie in vielen Windungen in der Hauptrichtung nach Osten gehend bei Sissek die Sau erreicht.

Ihre Länge beträgt 334 Kilometer.

Durch die vielen Serpentinen, welche sie auf ihrem Laufe bildet, erleidet ihre Geschwindigkeit mehrfache Verzögerungen. Es beträgt ihre mittlere Geschwindigkeit bei 0 Wasserstand:

bei Carlstadt . . . . . 0·54 Meter
„ der Karanna-Mündung . 0·82 „
„ Slatinia . . . . . 0·76 „
„ Petrinia . . . . . 0 25 „ und
„ Sissek . . . . . 0·29 „ pro Secunde.

Ihr Gefälle ist sehr ungleich, und es kommen starke Gefällsbrüche vor, insbesonders drei große, von quer durch das Flußbett ziehenden Felsenriffen und zwar bei Sredičko, Degoj und Pokupsko verursachte.

Ihre Breite beträgt bei Carlstadt 31·6 Meter und weiter unterhalb Carlstadt 63·2 Meter.

Ihre Schiffbarkeit beginnt bei Carlstadt, und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 160 Kilometer.

Sie mündet in einem sehr ungünstigen Winkel bei Čaprag in der Nähe Sissecks in die Sau.

---

Die Vrbas entspringt in Bosnien, südlich von Travnik, fließt in nördlicher Richtung über Jaiče und tritt bei Banjaluka, hier ihren Gebirgslauf beendend, in die Ebene ein, über welche sie in nordöstlicher Richtung zwischen flachen Ufern, die sie häufig übergießt, hinfließend die Save erreicht.

Ihre Länge beträgt 210 Kilometer.

Ihr Gefälle ist auf ihrem Gebirgslaufe bis Banjaluka ein sehr starkes und sie fließt bis dahin mit reißender Schnelligkeit.

Ihre Breite ist auf ihrem Unterlaufe 136 Meter und daselbst hat sie eine durchschnittliche Tiefe von 1·896 Meter.

Schiffbar ist sie von Jaiče abwärts auf eine Strecke von 140 Kilometer. Auf ihrem Unterlaufe ist sie befähigt, Schiffe mit einer Belastung von 1000 Centner zu tragen, aber sie hat viele Untiefen, welche die Schiffahrt zeitweilig sehr schwierig machen.

Sie führt außerordentlich viel und großes Geschiebe mit sich, mit welchem sie auf ihrem Unterlaufe und namentlich bei ihrer Ausmündung in die Save bedeutende Schotter- und Sandbänke ablegt.

Sie mündet bei Swinjar in die Sau

---

Die Bosna entspringt am Smelin, ungefähr 11 Kilometer südwestlich von Serajewo in Bosnien. Sie fließt bis Brandut nordwestlich, biegt hier zu nordöstlichem Laufe ab und geht in einem engen Thale, diese Richtung beibehaltend, fort, bis sie sich dann oberhalb Maglaj wieder nordwestlich wendet und in dieser Richtung über Doboj bis Kotorsko fließt, wo sie neuerdings eine Biegung nach Nordosten macht und in dieser Richtung fortgehend, bei Schamatz die Sau trifft.

Ihre Länge beträgt 290 Kilometer.

Der Quellabstand beträgt 138·75 Kilometer.

Ihre Breite ist auf ihrem Unterlaufe oft sehr bedeutend bei Schamatz beträgt sie 76 Meter.

Ihre Tiefe dahier ist 0·948—1·58 Meter.

Ihre Schiffbarkeit beginnt oberhalb Maglaj und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 90 Kilometer.

Sie mündet bei Schamatz in die Save.

---

Die Drina, der größte Zufluß der Sau, entsteht aus dem Zusammenflusse der in der Nähe des an der montenegrinischen Grenze befindlichen Dermitor-Berges entspringenden Flüsse Piva und Tara, deren vereinigte Gewässer sie dann in nordwestlicher Richtung gegen Foča führt. Von da geht sie nordöstlich bis Višegrad, wo sie von den Gebirgszügen wieder auf eine Strecke zu nordwestlichem Laufe gedrängt wird, dann aber neuerdings ihre Richtung nordöstlich bis unterhalb Ljubowja nimmt und hierauf nach einer westlich gerichteten Ausbiegung nördlich gegen die Save hinfließt, diese bei Rača erreichend. Unterhalb Višegrad bildet sie bis zu ihrer Mündung die Grenze zwischen Bosnien und Serbien.

Ihre Länge beträgt 400 Kilometer.

Ihr Gefälle ist auf ihrem Oberlaufe ein höchst bedeutendes, welches aber unterhalb Višegrad wesentlich abnimmt.

Ihre Breite beträgt

bei Foča..... 76 Meter,
„ Višegrad.....129 „

Ihre Schiffbarkeit beginnt unterhalb Višegrad, und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes bei 190 Kilometer. Sie ist auf ihrem Unterlaufe befähigt, Schiffe mit über 1000 Centner Belastung zu tragen.

Sie mündet bei Rača in den Scheitel der dortigen Savekrümmung ein, aber so ungünstig, daß ihr Stromstrich demjenigen der Save entgegengekehrt ist. Außerdem bringt sie großes Geschiebe in solcher Menge in die Save, daß sie daselbst ganze Schuttkegel anhäuft. Aus diesen Ursachen bildet ihre Mündungsstelle eine der schwierigsten Passagen für die Save-Schiffahrt.

## Die Temes.

Die Temes entspringt am Ostabhange des Semenik-Berges im Banate, wenige Stunden von der siebenbürgischen Grenze entfernt. Sie nimmt zuerst ihren Lauf südwestlich, wendet sich aber bei Teregova und durchfließt in nördlicher Richtung ein enges Längenthal bis Slatina, wo sie etwas nordwestlich abbiegt und über Karansebes nach Lugos geht, unterhalb welchem sie in die Ebene hinaustritt und hier in einem großen, südwestlich gerichteten Bogen über die fruchtbarsten Flächen des Banates, zwischen häufig versumpften niederen Ufern, in unzähligen, jenen der Theiß ähnlichen Windungen hinzieht. Bei Opova kommt sie bereits stark in die Nähe der Donau und läßt einen Theil ihres Wassers hier gegen die

Donau zu ausrinnen, die zwischen dieser und ihr liegenden Fläche längs der ganzen Strecke bis zu ihrer Mündung versumpfend.

Ihre Länge beträgt 430 Kilometer.

Sie erreicht eine Breite bis zu 63 Meter.

Sie wird oberhalb Lugos für kleinere Fahrzeuge und weiter abwärts für größere Ruderschiffe fahrbar. Die Länge ihrer Schiffbarkeit beträgt 320 Kilometer.

Sie mündet unterhalb Pancsova in die Donau.

## Die Morawa.

Sie entsteht aus dem Zusammenflusse der serbischen und bulgarischen Morawa. Die erstere kommt von dem an der Grenze Novibazars und Serbiens hinziehenden Golja-Gebirge herab, geht in nördlich gerichtetem Laufe bis in die Gegend von Lugavci, biegt sich um das Jelica-Gebirge herum, wendet sich darauf südlich bis in die Nähe von Krusevač hin, oberhalb dem sie in einem Bogen ihren Lauf nördlich nimmt. Die bulgarische Morawa kommt vom Kara-Berge herab, geht um denselben in einem halbkreisförmigen Bogen herum und fließt dann nordöstlich bis in die Gegend von Jelešnica, wendet sich darauf nordwestlich gegen Krusevač hin. Unterhalb Krusevač treffen sich die serbische und bulgarische Morava und fließen dann vereinigt in nordwestlicher Richtung über Čuprija der Donau zu.

Die Länge der Morawa von der Vereinigung ihrer Quellenflüsse ab, von wo an sie eigentlich die große Morawa wird, beträgt 200 Kilometer; die Gesammtlänge inclusive des Laufes der Quellenflüsse ist 338 Kilometer und der Abstand dieser Quellen von der Mündung der großen Morawa beträgt 278 Kilometer.

Ihre Schiffbarkeit beginnt oberhalb Čuprija bei dem Zusammenflusse der beiden Morawa, der serbischen und bulgarischen, und es beträgt die Länge ihres schiffbaren Laufes 200 Kilometer. Sie hat häufig im Wasser verborgene, der Schiffahrt gefährlich werdende Bäume und Stöcke.

Sie mündet unterhalb Semendria in die Donau.

## Der Pruth.

Er entspringt auf dem Nordost-Abhange des karpathischen Waldgebirges bei Mikuliczyn in Galizien, fließt bis Delatyn nördlich, dann von hier in nur wenig gegen Süden geneigter östlicher Richtung über das

284 Meter hoch gelegene Kolomea und das in 232 Meter Seehöhe befindliche Sniatyn, unterhalb dem er in die Bukowina eintritt und hier über das 140 Meter hochliegende Czernowitz gegen Bejana hinfließt. Von hier bis gegen Newaschitza bildet er die Grenze zwischen der Bukowina und der Moldau. Dann fließt er, seine östliche Richtung beibehaltend, an der moldau-bessarabischen Grenze hin bis Radautz, wo er sich stark südöstlich richtet an der bessarabischen Grenze fortziehend, bis er dieselbe oberhalb Husch verläßt und sich in das Innere der Moldau wendet und daselbst in südlichem Laufe der Donau zustrebt, die er bei Reni erreicht.

Seine Länge beträgt 638 Kilometer.

Der Abstand seiner Quelle von der Mündung beträgt 427·5 Kilometer.

Auf seinem oberen Laufe fließt er sehr rasch, während er über die Ebene schon von Stephaneschi an langsam dahinströmt

Bei Skulieny, dem Hafen für Jassy, wird er schiffbar. Er ist hier bereits so wasserreich, daß er die größten Lasten zu tragen vermag. Die Länge seines schiffbaren Laufes beträgt 270 Kilometer.

Er mündet bei Reni in die Donau.

# Tabellen und Karte zum ersten Abschnitte.

# Der Donau Gefälle, Breite, Tiefe,

| | Seehöhe in Meter | Länge der Stromstrecke in Kilometer | Durchschnittliches Gefälle pro 100 Meter in Centimtr. | Breite des Fahrwassers in Meter | | Tiefe in Meter (bei 0 des Pegels) | | Stromgeschwindigkeit pro Secunde in Meter | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | von | bis | von | bis | von | bis |
| Donauquellen ..... | 790 | | | | | | | | |
| Die Schiffbarkeit beginnt | | 227·25 | | | | | | | |
| bei Ulm ..... | 452 | | | | | | | | |
| | | 385 | 4·6 | 73 | 237 | 0·6 | 1·5 | 2·2 | 2·5 |
| Von Ulm bis Passau..... | 274 | 89·25 | 3·19 | 113·8 | 891 | 1·3 | 9·5 | 0·95 | 2·2 |
| „ Passau bis Linz..... | 245·5 | 208·50 | 4·42 | 133 | 890 | 1·3 | 9·7 | 0·94 | 2·5 |
| „ Linz bis Wien..... | 153·3 | 59·25 | 4·22 | 240 | 645 | 1·9 | 8·4 | 0·95 | 2·6 |
| „ Wien bis Preßburg.. | 128·3 | 87 | 2·51 | 140 | 948 | 1·7 | 8·3 | 0·95 | 1·7 |
| „ Preßburg bis Gönyö. | 106·5 | 142·50 | 0·95 | 152 | 1005 | 1·6 | 10·0 | 0·63 | 1·74 |
| „ Gönyö bis Budapest. | 93 | | | | | | | | |
| „ Budapest bis zur | | 282·75 | 0·65 | 152 | 948 | 0·95 | 15·2 | 0·42 | 1·42 |
| Drau-Mündung .... | 74·5 | | | | | | | | |
| „ der Drau-Mündung | | 425·25 | 0·87 | 152·6 | 1631 | 0·95 | 47·0 | 0·32 | 2·45 |
| bis zum Eisernen Thor | 37·3 | | | | | | | | |
| „ dem Eisernen Thor bis | | 953·25 | 0·39 | 560 | 950 | 4·7 | 16 | 0·63 | 0·95 |
| zur Donau-Mündung | 0 | | | | | | | | |

Die in dieser Tabelle enthaltenen Daten sind hauptsächlich der Ritter von Pasetti'schen Karte entnommen ur

| Vorbeifließende Wassermenge pro Secunde in Kubik-Meter | Anmerkungen |
|---|---|
| 2127·65 | Bei einem Wasserstand von 2·765 Meter am Sögyer Pegel. |
| 700·00 | Bei 0 Wasserstand |
| 1583·23 | „ einem „ von 1·58 Meter |
| 3013·62 | „ „ „ „ 3·16 „ |
| 6797·32 | „ „ „ „ 5·688 „ |
| 2127·89 | Bei einem Wasserstande von 1·5 Meter am Almáser Pegel. |
| 10233·50 | Bei mittlerem Wasserstande bei Orsova. |

Gefälle. Das ganze Gefälle der Donau von ihren Quellen bis zur Mündung beträgt 790 Meter. Bei der Länge ihres Laufes von 2680 Kilometer ist daher das durchschnittliche relative Gefälle per 100 Meter: 2·76 Centimeter. — Das stärkste Gefälle hat die Donau in Bayern, ein noch sehr starkes in Ober- und Niederösterreich; unterhalb Preßburg vermindert sich dasselbe bereits wesentlich. — Im Strudel bei Grein beträgt das Gefälle 18·5 Centimeter auf 100 Meter. — Zwischen Preßburg und Gönyö bildet die Donau, nachdem sie aus der Gebirgsenge herausgeströmt, einen Schuttkegel, über den sie mit einem Gefälle von 3·536 Centimeter auf 100 Meter auf einer Strecke von 64·97 Kilometer hinabfällt. Von Szap, oberhalb dem die Donau ihren selbst angelagerten Schotterkegel bereits passirt hat, fließt sie dann in sehr vermindertem Gefälle weiter. — Zwischen Alibeg und Orsova ist das Gefälle 2·11 Centimeter auf 100 Meter; dieses ist aber ungleich vertheilt an den 7 Wasserfällen, die die Donau auf der Strecke abstürzt.

Breite. Die Breite der Donau an Stellen, wo sie, in Arme sich zertheilend, Inseln bildet, beträgt oft von der einen Seite des einen Armes bis zur entgegengesetzten des äußersten anderen Armes 3 Kilometer und darüber. Bei Gönyö erreicht diese Breite 29 Kilometer vom rechten Ufer des Wieselburg-Raaber Armes bis zum linken Ufer des Neuhäusler Armes.

Tiefe. Die Tiefe wechselt sowohl je nach den Jahreszeiten, wie auch je nach der Beschaffenheit des Hauptstrombettes und der Abzweigungen desselben. — Die größte Tiefe erreicht die Donau am eisernen Thore, wo sie an einer Stelle 71 Meter beträgt. — Am Wirbel erlangt sie eine Tiefe von 30 Meter.

Geschwindigkeit. Die Stromgeschwindigkeit wechselt nach Maßgabe des Wasserstandes, der Wassermenge, des Gefälles, der Breite und der Formation des Bettes. — Ueber das Eiserne Thor fließt die Donau mit ihrer größten Geschwindigkeit: 3·08 Meter per Secunde, hinweg.

ographisch-statistischen Werke von G. A. von Klöden und Professor Schwicker's Statistik von Ungarn
trisches Maß reducirt.

## Tabelle zur Uebersicht über die unmittelbar an der Donau von ihrer deren Handel

| Auf der Strecke | befinden sich unmittelbar am Strome | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Städte | | | größere Ortschaften | |
| | | deren Einwohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohner | Anzahl | mit zusammen Einwohner |
| **Ulm** bis **Regensburg** | Ulm | 26.290 | . | . | . | . |
| | Leipheim | 1.676 | . | . | . | . |
| | Günzburg | 3.758 | . | . | . | . |
| | Gundelfingen | 2.517 | . | . | . | . |
| | Lauingen | 3.644 | . | . | . | . |
| | Dillingen | 4.894 | . | . | . | . |
| | Hochstädt | 2.304 | . | . | . | . |
| | Donauwörth | 3.443 | . | . | . | . |
| | Neuburg | 6.379 | . | . | . | . |
| | Ingolstadt | 13.157 | . | . | . | . |
| | Neustadt | 1.728 | . | . | . | . |
| | Kellheim | 2.824 | . | . | . | . |
| | | | 12 | 72.614 | | |
| | | | | | 76 | 34.521 |
| **Regensburg** bis **Passau** | Regensburg | 29.185 | . | . | . | . |
| | Stadtamhof | 2.860 | . | . | . | . |
| | Straubing | 11.150 | . | . | . | . |
| | Deggendorf | 5.452 | . | . | . | . |
| | Osterhofen | 1.452 | . | . | . | . |
| | Vilshofen | 2.937 | . | . | . | . |
| | | | 6 | 53.036 | | |
| | | | | | 64 | 33.600 |

## Schiffbarkeit ab befindlichen Städte und größeren Ortschaften mit und Industrie.

| Bemerkenswerthes über Handel und Industrie |
|---|
| Bohnenerz, Eisenoker, Torf; bedeutende Rindviehzucht, Leinenweberei, Brauerei, lebhafter Getreide-, Flachs- und Pferdehandel, Holz-, Cement-, Tabakhandel. |
| Hopfenhandel. |
| Getreidehandel. |
| Wollen- und Leinenweberei, Getreidehandel. |
| Papier-, Tuch- und Eisenwaaren-Fabrication, Viehzucht, Hopfen- und Obstbau. |
| Bierbrauerei. |
| Obst-, Flachs-, Hanf- und Hopfenbau, Bierbrauerei, Gerberei. |
| Feld-, Obst- und Gartenbau; Porzellanfabrik, Bierbrauerei. |
| Salzfactorei, Getreidehandel; Bierbrauerei, Gerberei, Messer-, Tuch-, Leinwand- und Spielkarten-Fabrication, Pottaschensiederei, Wachsbleiche. |
| Hopfenbau, Pottaschensiederei, Brauerei, Gerberei, Holzhandel. |
| Brauerei, Brennerei, Pottaschensiederei, Schiffbau, Getreide-, Schiffbauholz- und Pflastersteinhandel, Kalk- und Marmorbrüche. |
| Bedeutende Landwirthschaft, Getreide-, Hopfen- und Obstbau. |
| Viele Mahl-, Schleif-, Säge- und Walkmühlen, Waffen-, Eisen- und Kupferhämmer, Bierbrauereien, Bleistift-, Porzellan-, Steingut- und Tabak-Fabriken, Messing- und Stahlwaaren-Fabrik, Fabrik chemischer Producte; Schiffbau, Salz-, Holz- und Getreidehandel; Seidenzucht und Weberei. |
| Brauereien, Büchsenmacherei, bedeutender Handel. |
| Pulver-, Salz- und Getreide-Magazine, Getreidehandel, Seidenweberei, Brauereien, Gerbereien, bedeutende Viehzucht. |
| Bierbrauerei, Branntweinbrennerei, Gerberei, Eisenhammer, Flachs- und Obstbau, Garn- und Viehhandel. |
| Starker Getreidehandel. |
| Schiffbau, Bierbrauerei, Obst- und Hopfenbau, Getreideschranne, Leinwandhandel. |
| **Donaustauf:** Bierbrauerei; **Bogen:** Bierbrauerei; **Lenzing:** Pottaschen- und Salpetererzeugung; **Maria Pösching:** Glashütte; **Metten:** Brauerei, Schleifmühlen; **Winzer:** Hanf-, Flachs-, Obstbau und große Viehzucht; **Hengersberg:** sehr starker Viehmarkt; **Ilinsbach:** bedeutende Schleifsteinbrüche; **Heining:** Feuerfester Thon. |

| Auf der Strecke | befinden sich unmittelbar am Strome | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Städte | | | größere Ortschaften | |
| | | deren Einwohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohner | Anzahl | mit zusammen Einwohner |
| **Passau** bis **Linz** | Passau | 13.359 | . | . | . | . |
| | Efferding | 2.216 | . | . | . | . |
| | | | 2 | 15.575 | | |
| | | | | | 14 | 9.316 |
| **Linz** bis **Wien** | Linz | 30.538 | . | . | . | . |
| | Steyeregg | 1.705 | . | . | . | . |
| | Grein | 1.262 | . | . | . | . |
| | Ybbs | 1.074 | . | . | . | . |
| | Pöchlarn | 880 | . | . | . | . |
| | Dürrenstein | 594 | . | . | | . |
| | Mautern | 964 | . | . | . | . |
| | Stein | 3.870 | . | . | . | . |
| | Krems | 6.114 | . | . | . | . |
| | Tulln | 2.286 | . | . | . | . |
| | Korneuburg | 4.256 | . | . | . | . |
| | Klosterneuburg | 5.330 | . | . | . | . |
| | | | 12 | 58.873 | | |
| | | | | | 61 | 50.142 |

## Bemerkenswerthes über Handel und Industrie

Schiffbau, Eisen- und Kupferhammer, Tabak-, Leder-, Papier- und Porzellan-Fabriken, Drahtzieherei, bedeutender Handel.

**Oberuzell:** bedeutende Töpferei, Bleistift-Fabrik, Porzellanerde, Graffit; **Engelhartszell:** Donaugrenzzollamt, Schmelztiegel-Fabrication; **Aschach:** Leinwand- und Holzhandel; **Ottensheim:** Schiffbau, Alaunwerk, Weberei.

Woll- und Baumwollenzeug-, Barchent-, Leder- und Tabak-Fabriken, Schiffswerfte, lebhafter Producktenhandel.
Töpferwaarenerzeugung.

Sensenmühlen, Weinessigfabrik, bedeutender Weinbau.
Senf-, Essig-, Stahl-, Sammt-, Seidenwaaren-, Pulver-, Metallknöpfe- und Kremserweiß-Fabriken, Senf-, Wein- und Safranbau.
Zündrequisiten-, Runkelrübenzucker-, Band- und Wollwaaren-Fabriken, Getreide- und Weinbau.
Kotzen- und Teppich-Fabrication, Schiffswerfte.
Schiffbauhof, Zuckerraffinerie, Baumwollspinnerei, Drahtstiften-, Nieten- und Spitzen-Fabrication, bedeutender Weinbau.

**Urfahr:** Maschinenfabrik, Kammgarnspinnerei; **Mauthausen:** Salzmagazin; **Marbach:** bedeutender Weinbau, Grafitgeschirr-Fabrication; **Schönbühel:** Grafitminen, Speckstein, Wasserbleiförderung, Bleistift-Fabrik, Garnspinnerei; **Spitz:** viele Mahl- und Sägemühlen, Eisenwerkstätten, Weinessig-Fabrication, Schiffbau, Holz- und Bretterhandel, bedeutender Weinbau; **Thallern:** Bergbau auf Steinkohlen, Schwefel, Vitriol und Alaun; **Hollenburg:** bedeutender Weinbau; **Nußdorf:** Salmiak-, Oel- und Lack-Fabrication, Weinbau.

| Auf der Strecke | befinden sich unmittelbar am Strome | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Städte | | | | größere Ortschaften | |
| | | deren Einwohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohner | Anzahl | mit zusammen Einwohner |
| **Wien** bis **Preßburg** | Wien | 1,001.999 | . | . | . | . |
| | Gr. Enzersdorf | 1.158 | . | . | . | . |
| | Hainburg | 4.178 | . | . | . | . |
| | | | 3 | 1,007.335 | | |
| | | | | | 17 | 10.213 |
| **Preßburg** bis **Budapest** | Preßburg | 40 560 | . | . | . | . |
| | Raab | 20.035 | . | . | . | . |
| | Komorn | 12.256 | . | . | . | . |
| | Gran | 8.780 | . | . | . | . |
| | Waitzen | 12.894 | . | . | . | . |
| | | | 5 | 94.525 | | |
| | | | | | 32 | 50.834 |

## Bemerkenswerthes über Handel und Industrie

Emporium des Handels, der Industrie und Geldverkehres der Monarchie. Fondsbörse: Umsatz 1878 bei 1200 Millionen Gulden. Frucht- und Mehlbörse: 1878 Umsatz 90 Millionen Gulden. Entrepots und Lagerhäuser. Höchstbedeutender Handel und Industrie. 51.936 selbstständig besteuerte Handels- und Gewerbebauunternehmungen; darunter: 48 Bankinstitute; 58 Vorschußvereine für Gewerbetreibende; 92 Großhändler; Bankiers und Geldwechsler; 77 Bankcommissions- und Wechselescomptegeschäfte; 3235 Händler mit vegetabilischen, animalischen und mineralischen Rohproducten; 353 Händler mit Maschinen, Instrumenten, Metallen und Metallwaaren; 245 Händler mit Thon- und Glaswaaren; 1331 Händler mit gewebten, gewirkten und dergl. Stoffen, und den Erzeugnissen daraus; 1226 Händler mit Leder, Lederwaren, Filz-, Papier-, Stroh-, Kautschuk- und Holzwaaren: 2 große Dampfmühlen; 213 Maschinenfabriken und mechanische Werkstätten; 268 Gewerbe für den Bau von Wägen: 360 Uhrmacher, 215 Musikinstrumentenmacher: 2793 Gewerbe für die Erzeugung von Eisen-, Gold- Silber- und anderen Metallwaaren; 282 Thon- und Glaswaarenerzeuger; 324 Gewerbe für chemische Producte; 5859 Gewerbe für Erzeugung von gewebten, gewirkten und dergl. Stoffen und der Fabrikate daraus; 8291 Gewerbe für Leder-, Lederwaaren-, Papier-, Papierarbeiten-, Strohwaaren-, Kautschuk- und Holzwaaren-Erzeugung; große Brauereien; Spiritus-, Preßhefe- und Kerzen-Fabriken.

Die meisten dieser Gewerbe und Industrien befinden sich auf einer hohen Stufe der Entwicklung. Wiener: Broncewaaren, Ledergalanteriewaaren, Gold-, Silber- und andere Metallwaaren, Thon- und Glaswaaren, Kleider- und Wäschwaaren, Möbel, Wägen, Claviere, Kunstblumen und Federn, Drechslerwaaren (darunter insbesondere Meerschaumwaaren), feuerfeste Cassen, Papierwaaren, Seiden- und Sammtwaaren, Bänder, Shawl, Schuhwaaren, optische, mathematische und chirurgische Instrumente &c. genießen einen großen und weitverbreiteten Ruf.

kaiserliche Tabak-Fabrik, bedeutende Nadel-Fabrik.

**kaiserebersdorf**: Metallwaaren-Fabrik. **Fischamend**: Baumwollspinnerei und Baumwollenmanufactur, Färberei, Druckerei, viele Kunstmahlmühlen.

---

Ansehnliche Industrie, lebhafter Handel, bedeutender Weinbau.

Tuchweberei, Tabak-Fabrik, Messerschmiederei, Seidenbau, Weinbau, Essigsiederei, bedeutender Handel.

Gerberei, Zeugweberei, Getreide-, Wein- und Honighandel.

Tuchmanufactur, bedeutender Feld- und Weinbau, Weinhandel.

Papier-Fabrik, Weinbau.

**Ung.-Altenburg**: starker Getreide- und Viehhandel; **Wieselburg**: Seidenfilanda, Rohzuckerfabrik, bedeutender Getreidehandel; **Kagendorf**: viele Mahlmühlen, Obstbau und Viehzucht; **Almás**: Marmorbrüche; **Nehmély**: bedeutender Weinbau.

| Auf der Strecke | befinden sich unmittelbar am Strome | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Städte | | | größere Ortschaften | |
| | | deren Einwohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohner | Anzahl | mit zusammen Einwohner |
| | Budapest | 309.200 | . | . | . | . |
| **Budapest** bis **Orsova** | Kalocsa | 16·302 | . | . | . | . |
| | Peterwardein | 5.260 | . | . | . | . |
| | Karlowitz | 4 874 | . | . | . | . |
| | Neusatz | 19.119 | . | . | . | . |
| | Semlin | 12.978 | . | . | . | . |
| | Belgrad | 25.187 | . | . | . | . |
| | Semendria | 5.122 | . | . | . | . |
| | | | 8 | 398·042 | | . |
| | | | | | 98 | 264.055 |

## Bemerkenswerthes über Handel und Industrie

Emporium des Handels des ungarischen Reiches, Fonds- und Productenbörse, sehr bedeutender Productenhandel, 14 Bankinstitute, 4 Sparcassen, bedeutende Schiffswerfte in Altofen, berühmteste und größte Mühlen-Industrie: 10 große Dampfmühlen, welche über $3^1/_2$ Millionen Metercentner Mahlproducte jährlich erzeugen, bedeutende Spiritus-Fabriken und Mastungen, Maschinen-Fabriken, bedeutende Bierbrauereien, Schafwoll-Wäschereien, Gerbereien. Es sind an die 7000 selbstständige Gewerbe-Unternehmungen.

Bedeutender Wein- und Flachsbau.

Weinbau.

Vortrefflicher Rothwein, Sliwowitz und Weinhandel.

Lebhafter Handel, 3 Dampfmühlen.

Bedeutender Handel, insbesonders mit Getreide, Wolle, Fellen, Talk und Knoppern.

Buchhandlung, Bank, Creditanstalt, Haupthandelsplatz Serbiens, bedeutender Handel, insbesondere mit Getreide, Zwetschken, Holz, Knoppern, Wein, Schaf- und Ziegenfellen, Schafen und Borstenvieh, 2 große Brauereien, 2 Dampfmühlen, 2 Spiritusbrennereien.

Bankinstitut, bedeutender Handelsknotenpunkt insbesonders Handel mit Getreide und Borstenvieh.

**Téteny**: bedeutender Weinbau; **Hamzabeg**: bedeutender Weinbau; **Erdény**: Spiritusbrennerei, Bierbrauerei, Wein- und Getreidehandel; **Adony**: Spiritus-Fabrik, Getreidehandel; **Pentele**: Weinbau, bedeutende Schafzucht; **Dunaföldvár**: Hausenfang; **Paks**: Stärke- und Leimfabrik, Getreide- und Weinbau, Getreidehandel; **Tolna**: Tabakmagazin, Getreide-, Safran-, Wein- und Tabakbau, Pottaschensiederei, Hausenfang; **Baja**: bedeutender Getreide-, Wein- und Borstenviehhandel, Dampfmühle, Spiritus-Fabrik; **Szekcsö**: Weinhandel, Tabakbau; **Mohács**: Getreide-, namentlich Maisbau, starker Getreidehandel; **Apathin**: Krapp-, Weiden- und Seidenbau, berühmter Hanfbau, Seidenweberei, Färberei, Hanf- und Seilerwaaren-Erzeugung, Korbfabrik, Getreidehandel; **Dalja**: Feldbau, Viehzucht, Fischerei; **Vukovár**: Seiden- und Weinbau, Fischerei, Getreide- und Weinhandel, Spiritusbrennerei und Raffinerie, Bierbrauerei, Dampfmühle; **Illók**: Holz-, Knoppern- und Weinhandel; **Ó Palanka**: Wein- und Getreidebau, Bienenzucht, Fischerei; **Beocsin**: bedeutende Cement-Fabrik; **Kubin**: lebhafter, besonders Borstenviehhandel; **Gradistje**: Getreide-, Salz-, Wein- und Borstenviehhandel; **Uj-Moldava**: Kupfermine; **Milenovacz**: Wein- und Tabakbau, Fischerei.

| Auf der Strecke | befinden sich unmittelbar am Strome | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Städte | | | größere Ortschaften | |
| | | deren Einwohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohner | Anzahl | mit zusammen Einwohner |
| **Orsova** bis zur **Mündung** | Neu-Orsova | 3.200 | . | . | . | . |
| | Widdin | 25.000 | . | . | . | . |
| | Turn-Severin | 7.000 | . | . | . | . |
| | Calafat | 5.000 | . | . | . | . |
| | Lom-Palanka | 4.000 | . | . | . | . |
| | Rahova | 2.000 | . | . | . | . |
| | Nicopoli | 8.200 | . | . | . | . |
| | Turn-Mogurello | 4.500 | . | . | . | . |
| | Sistov | 18 000 | . | . | . | . |
| | Rustschuk | 40.000 | . | . | . | . |
| | Giurgevo | 20.868 | . | . | . | . |
| | Oltenitza | 3.500 | . | . | . | . |
| | Turtukai | 8.000 | | | | |
| | Silistria | 10.000 | . | . | . | . |
| | Csernavoda | 1.200 | | | | |
| | Hirsova | 4 000 | | | | |
| | Braila | 42.000 | . | . | . | . |
| | Matschin | 3.000 | . | . | . | . |
| | Galatz | 27.000 | | . | . | . |
| | Reni | 6.000 | | | | |
| | Isaktscha | 4.000 | . | . | . | . |
| | Ismail | 21.000 | . | . | . | . |
| | Tultscha | 19.000 | . | . | . | . |
| | Sulina | 5.000 | . | . | . | . |
| | | | 24 | 291.468 | | |
| | | | | | 9 | 10.249 |
| | | | **72** | **1,991.468** | **371** | **462.930** |

## Bemerkenswerthes über Handel und Industrie

Bedeutende Fischerei und Handel, insbesonders mit Steinsalz.
Schiffswerfte, Getreidehandel, Handel mit Schafwolle, Fellen, Unschlitt.
Wichtige Getreide-Verladestation.
Lebhafter Handel, insbesonders mit Ziegenfellen.
Getreide- und Productenhandel.
Getreide- und Productenhandel.
Getreide- und Weinbau und Handel mit diesen Producten.
Getreide- und Weinhandel, Segelschiffbau.
Gerberei, Fischerei, Schiffbau, bedeutender Getreidehandel, Hauptverladeplatz.
Bedeutender Handel und Schiffbau.
Getreidehandel.

Bedeutender Handel mit Getreide, Obst und Fellen.

Lebhafter Handelsplatz, insbesonders für Getreide, Bankiers, Dampfmühlen.
Mehlspeise- und Stärke-Fabrik.
Sitz der europäischen Donau-Commission, bedeutender Getreidehandel, rumänische Bank, Parquetten-Fabrik, Bierbrauereien, Dampfmühle.

Großer Getreide-Export, Spiritushandel, Brauerei und Fischerei.
Werkstätte der europäischen Donau-Commission, bedeutender Handel.
Mündung des gleichnamigen schiffbar gemachten Donauarmes.

## Tabelle zur Uebersicht der schiff-

| Fluß | Dessen schiffbare Zuflüsse | Des Flusses und seiner schiffbaren Zuflüsse | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ursprung | Mündung | Länge des ganzen Laufes | Davon schiffbar für gewöhnl. Schiffe | Von Dampfschiffen werden befahren | |
| | | | | in Kilometer | | | |
| Altmühl | | Bei Rothenburg in Bayern | Bei Kelheim in die Donau | 195 | 30 | | Dietfurt ..... |
| Inn | | In Graubünden am Ostabhange d. Septimer | Bei Passau in die Donau | 504·6 | 259·7 | 64·5 | Innsbruck..... Hall ..... Schwaz..... Rattenberg ... Kufstein..... Rosenheim..... Wasserburg .... Mühldorf ..... Neu-Oetting ... Braunau..... Schärding ..... |
| | Salzach | In Salzburg nächst d. Tiroler Grenze | Bei Braunau in den Inn | 311·– | 43·6 | | Hallein ..... Salzburg..... Laufen..... Tittmoning .... Burghausen.... |

## aren Nebenflüsse der Donau.

**unmittelbar an dem Flusse von seiner Schiffbarkeit ab sind:**

| Städte | | | Größere Ortschaften | | Bemerkenswerthes über Handel und Industrie |
|---|---|---|---|---|---|
| renEin-hnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohn. | Anzahl | Mit zusammen Einwohn. | |
| . | 1 | 1.115 | . | . | Brauereien, Ziegelwerke, viele Mahlmühlen. |
| | | | 7 | 2.616 | **Neu-Essing:** Eisenhammer. **Alt-Essing:** Eisenhammer. **Riedenburg:** Brauereien, Eisenhammer. |
| .324 | . | . | . | . | Seidenzeug-, Leder-, Handschuh-, Glas-, Kattun- und Band-Fabrication; lebhafter Handel. |
| .010 | . | . | . | . | Saline, Salmiakfabrik. |
| .813 | . | . | . | . | K. k. Tabakfabrik, Wollspinerei, Strickerei, Fabrication leonischer Drahtwaaren; in der Nähe Kupfer-, Silber- und Eisenbergwerke. |
| .100 | . | . | . | . | Kupfer- und Silberbergwerk; in der Nähe Df. Brixlegg mit großen Schmelzwerken; vis à vis Df. Achenrein mit bedeutender Messingfabrik. |
| .402 | . | . | . | . | Cement-Fabrication. |
| .779 | . | . | . | . | Saline, Messingfabrik, Kupferhammer, Salz-, Wein- und Getreidehandel, Marmorsäge. |
| .371 | . | . | . | . | Salzmagazin, Obst-, Hanf- und Hopfenbau, Leinen-, Barchent- und Tuchweberei; Salz- und Hopfen-Handel; Schiffahrt. |
| .283 | . | . | . | . | Hopfenbau, Bierbrauerei, starker Getreidehandel, lebhafte Schiffahrt. |
| .387 | . | . | . | . | Bierbrauerei, Getreideschranne. |
| .767 | . | . | | . | Tuchweberei, Bierbrauerei, Schiffbau. |
| .962 | . | . | . | . | Bierbrauerei, Schmelztiegel, Thongruben. |
| | | | 4 | 4.910 | **Jenbach:** Eisenwerk, Drahtzug Stahlhammer; **Wörgl:** Pottaschensiederei; **Markt:** Bierbr., Schiffahrt. |
| | 11 | 49.198 | | | |
| .614 | . | . | . | . | Große Salzsiedereien, Baumwoll-, Holzwaaren-, Knopf-, Messing- u. Nadel-Fabrication, Schieferbr. |
| .336 | . | . | . | . | Baumwollzeug-, Stärke-, Leder-, Eisendraht-, Töpfergeschirr-, Spiegel- und Tabakfabr., Eisenhammer, lebhafter Handel. |
| .149 | . | . | . | . | Brauerei, Leinenweberei, Gerberei, Strickerei, Gypsmühle, Kupferschmiede, Schiffbau, Salzhandel, lebhafte Schiffahrt. |
| .471 | . | . | . | . | Brauerei, Tuchmacherei. |
| .131 | . | . | . | . | Salz-Oberfactorei, Bierbrauerei, Seifensiederei, Weißgärberei, Tuchweberei, Pulvermühle, Hopfenbau, Salz- und Lederhandel. |
| | | | 1 | 100 | |
| | 5 | 30.701 | | | |

| Fluß | Dessen schiffbare Zuflüsse | Des Flusses und seiner schiffbaren Zuflüsse | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ursprung | Mündung | Länge des ganzen Laufes | Davon schiffbar für gewöhnl. Schiffe | Von Dampfschiffen werden befahren | |
| | | | | in Kilometer | | | |
| Traun | | Bei Priel in Steiermark | Unterhalb Linz in die Donau | 178·– | 97 (incl. Hallstädter u. Wolfgangsee) | | Gmunden ..... |
| | Ager | Abfluß des Atterfees | Bei Lambach in die Traun | 64·5 | 64·5 (incl. Atter- und Mondsee) | | Vöcklabruck .... Schwanenstadt .. |
| Enns | | Am Nordabhang der Radstädter Tauern in Salzburg | Bei Enns in die Donau | 206.25 | 31 | | Steyr ..... Enns ..... |
| March | | Am Schneeberg bei Altstadt in Mähren | Bei Theben in die Donau | 345·– | 155·5 | | Göding ..... Marchegg ..... |
| Raab | | Bei Fladnitz in Steiermark | Bei Raab in die Donau | 274·5 | 141·– | | |
| Waag | | In den Karpathen | Bei Gutta in die Donau (Neuhäusler-Arm) | 371·– | 134·5 | | Leopoldstadt ... Freistadtl. .... |

| mittelbar an dem Flusse von seiner Schiffbarkeit ab sind: | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| städte | | | Größere Ortschaften | | Bemerkenswerthes über Handel und Industrie |
| reo Einwohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohn. | Anzahl | Mit zusammen Einwohn. | |
| | | | 15 | 26.302 | **Hallstadt**: Salzbergwerk, Saline; **Ischl**: Salzwerke. **Ebensee**: Salzraffinerie, Holzsägewerke. |
| 5.062 | 1 | 6.062 | . | . | Salzniederlage, Kammgarnspinnerei. |
| .532 | . | . | . | . | Kattun- und Holzwaaren-Fabrication. |
| .526 | . | . | . | . | Baumwollmanufactur. |
| | | | 2 | 2.521 | |
| | 2 | 3.058 | | | |
| .392 | . | . | . | . | Sicheln-, Sensen-, Feilen-, Maschinen-, Draht-, Waffen-, Papier- und Knochenmehl-Fabrication, lebhafter Handel mit Eisenwaare. |
| .784 | . | . | . | . | Eisenwerk, Baumwollzeug-Fabrication. |
| | | | 3 | 9.818 | **Losenstein**: Eisenhammer. |
| | 2 | 17.176 | | | |
| .703 | . | . | . | . | Tabakfabrik, 2 Brauereien, Mehl-, Schneide- und Oelmühlen, Bleiweiß- und Stärke-Fabrication, Uhr- und Tuchmacherei. |
| .299 | . | . | . | . | |
| | | | 2 | 1.565 | |
| | 2 | 5.002 | | | |
| . | . | . | 5 | 8.415 | |
| .680 | . | . | . | . | Getreide-, Woll- und Lederhandel. |
| .346 | . | . | . | . | Wein-, Getreide- und Pferdehandel. |
| | | | 5 | 19.900 | **Waag-Neustadtl**: Bierbrauerei, Weberei, Wachs-, Schaffell-, Getreide- und Weinhandel. |
| | 2 | 8.026 | | | |

| Fluß | Dessen schiffbare Zuflüsse | Des Flusses und seiner schiffbaren Zuflüsse | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ursprung | Mündung | Länge des ganzen Laufes | Davon schiffbar für gewöhnl. Schiffe | Von Dampfschiffen werden befahren | |
| | | | | in Kilometer | | | |
| Drau | | In der Nähe von Toblach im Pusterthal | Unterhalb Essegg in die Donau | 749·– | 610·– | 152·– | Villach<br>Völkermarkt<br>Marburg<br>Pettau<br>Friedau<br>Essegg |
| | Mur | Am Nordabhang der norisch. Alpen in Salzburg | Bei Légrád in die Donau | 445·– | 322·– | — | Judenburg<br>Knittelfeld<br>Leoben<br>Bruck<br>Frohnleiten<br>Graz<br>Radkersburg |
| Theiß | | An der Vereinigung der schwarzen und weißen Theiß, welche in Ungarn an der galizischen Grenze entspringen | Unterhalb Titel bei Szlankamen | 1372·5 | 1200·– | 759·– | Szólnok<br>Szegedin |

mittelbar an dem Flusse von seiner Schiffbarkeit ab sind:

| Städte | | | Größere Ortschaften | | Bemerkenswerthes über Handel und Industrie |
|---|---|---|---|---|---|
| Einwohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohn. | Anzahl | Mit zusammen Einwohn. | |
| 528 | . | . | . | . | Bleiweißglätte, Mennige-Fabrik, Schrottgießerei; Niederlagen von Blei, Eisen, Zink und Stahl, Marmorbrüche, Speditionshandel, in der Nähe Eisenhammer, Blei- und Kupferminen. |
| 289 | . | . | . | . | Schafwollwaaren-Fabrik. |
| 828 | . | . | . | . | Gärberei, Rosoglio-Fabrik, Getreidehandel. |
| 361 | . | . | . | . | Rosoglio-Fabrik, Weinbau, lebhafter Handel. |
| 867 | . | . | . | . | Salzamt. |
| 247 | . | . | . | . | Großer Handel mit Getreide, Vieh, Leder, Faß- und Werkholz, Obstmuß, Dörrobst, Honig, Slivowitz, Branntwein, Seidenzucht, Seidenspinnerei, Seidenweberei, Glas-, Stärke- und bedeutende Hanf-Fabrik. |
| ___ | 6 | 40.120 | | | |
| | | | 39 | 45.574 | **Ferlach**: großes Eisenwerk, Geschmeide-Fabrik, Drahtzüge; **Saldenhofen**: Eisenhammer, Schmelzofen, Mühlen, Sägen; **Légrád**: Messerfabrik. |
| 189 | . | . | . | . | Sensenschmieden, Pulvermühlen. |
| 018 | . | . | . | . | Sichel-Fabrik, Salpetersiederei. |
| 529 | . | . | . | . | Salzmagazin, bedeutende Eisenwerke, beträchtlicher Handel mit Eisen und Eisenwaaren. |
| 834 | . | . | . | . | Eisengießerei, Kunstmühle. |
| 847 | . | . | . | . | Weberei, Tuchmacherei. |
| 119 | . | . | . | . | Bedeutende Industrie: Leder, Kattun, Eisen- und Stahlwaaren, lebhafter Handel. |
| 055 | . | . | . | . | Weinbau, starker Eisen- und Weinhandel. |
| | | 97.591 | | | |
| ___ | | | 22 | 17.454 | **Peggau**: Bleiminen; **Feistritz**: Kupferhammer, Bleiofen, Bergbau. |
| 847 | . | . | . | . | Maschinen-Fabrik, Dampfsägemühle. |
| . | . | . | . | . | Durch 1879er Ueberschwemmung vernichtet, gegenwärtig im Wiederaufbau begriffen. |
| ___ | 1 | 15.847 | | | |
| | | | 77 | 289.585 | **Nagy-Szigeth**: Salzhandel; **Tersö**, Glashütte; **Visk**: bedeutender Flachsbau und große Bienenzucht; **Huszth**: bedeutender Hanf- und Weinbau; **Tisza-Ujlak**: lebhafter Handel, Salzamt; **Vári**: Tabakbau; **Tokaj**: große Salzniederlage, Viehzucht, Fischerei, Holzhandel, Carneol- und Safirfunde, bedeutender Weinbau; **Csongrád**: Soda-Erzeugung, bedeutender Getreide- und Weinbau, Viehzucht; **Szentes**: starker Getreide u. Weinbau, Viehzucht u. viele Gewerbe; **O Magyar-Kanizsa**: Tabakbau, Rindvieh- u. Schafzucht; **Zenta**: Viehzucht; **T. U. Berse**: bedeutender Getreidehandel; **Titel**: Schiffswerfte u. Schiffbau. Im allgemeinen sehr bedeutender Getreide- und Tabakbau, Viehzucht, starker Getreidehandel; die meisten Ortschaften über 2.000, viele sogar über 10—15.000 und einige sogar über 20.000 Einw. |

| Fluß | Dessen schiffbare Zuflüsse | Des Flusses und seiner schiffbaren Zuflüsse | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ursprung | Mündung | Länge des ganzen Laufes | Davon schiffbar für gewöhnl. Schiffe | Von Dampfschiffen werden befahren | |
| | | | | in Kilometer | | | |
| Theiß | Maros | Siebenbürgen | Bei Szegedin in die Theiß | 885 | 363·75 | | Karlsburg<br>Broos<br>Lippa<br>Radna<br>Arad<br>Makó |
| | Bega-Canal | Verbindet die Temes | mit der Theiß bei Titel | 120 | 120·– | 120·– | Temesvár<br>Gr.-Becskerek |
| | Bácser oder Franzens-Canal | Verbindet die Theiß unterhalb Bács | Mit der Donau bei Bezdán | 112 | 112·– | 112·· | Zombor |
| Sau | | An den carnischen Alpen bei Weißenfels in Krain | Bei Belgrad in die Donau | 912 | 779·– | 589·– | Gurkfeld<br>Rann<br>Agram<br>Berbir<br>Brod (ung.)<br>Šabac |
| | Kulpa | In Croatien | Unterhalb Sissek in die Sau | 334 | 160·– | | Metlika<br>Karlstadt<br>Petrinia |
| | Verbas | In Bosnien südlich von Travnik | Bei Dmnjar in die Sau | 210 | 140·– | | Jaiče<br>Banjaluka<br>Vakuf |

nmittelbar an dem Flusse von seiner Schiffbarkeit ab sind:

| rer Ein-wohnerzahl | Städte: Zusammen Anzahl der Städte | Städte: Zusammen Anzahl deren Einwohn. | Größere Ortschaften: Anzahl | Größere Ortschaften: Mit zusammen Einwohn. | Bemerkenswerthes über Handel und Industrie |
|---|---|---|---|---|---|
| 5.034 | . | . | . | . | Papiermühle, Salpetersiederei, Pulver-Fabrik. |
| 5.661 | . | . | . | . | Weinbau, Handel. |
| 7.008 | . | . | . | . | Wein- Obst- und Maisbau, Vieh- und Bienenzucht, Steinbruch. |
| 1.942 | . | . | . | . | Guter Weinbau. |
| 2.725 | . | . | . | . | Tabak-Fabrik, Dampfmühle, Spiritus-Fabrik, lebhafter Handel, insbesonders mit Vieh. |
| 7.449 | . | . | . | . | Salzamt, Weinbau, Handel. |
| | 6 | 80.819 | | | |
| | | | 25 | 57.854 | **Déva**: Kupferbergwerk, Papiermühle. |
| 2.233 | . | . | | | Seidenzucht; Seidenspinnerei, Gerberei, Baumwollwaaren- und Tuch-Fabriken, Papiermühle, Oelpressen, Weinbau, Handel. |
| 9.600 | | | | | Seidenbau; lebhafter Handel. |
| | 2 | 51.823 | | | |
| | | | 6 | 18.621 | |
| | 1 | 24.309 | . | . | Starker Getreide- und Viehhandel. |
| | | | | | **Cservenka**: bedeutende Feldwirthschaft, Weinbau, Oelpressen, Getreidehandel; |
| | | | 9 | 59.358 | **Monosztorszeg**: Hanfbau. |
| 700 | . | . | . | . | Weinbau. |
| 925 | . | . | . | . | |
| 9.857 | . | . | . | . | Porzellan- und Seidenwaaren-Fabriken, starker Handel, in der Nähe bedeutendes Kupferbergwerk. |
| 2.000 | . | . | . | . | Transitohandel. |
| 3.362 | . | . | . | . | Salzamt. |
| 5.516 | . | . | . | . | |
| | 6 | 33.360 | | | |
| | | | 52 | 57.427 | **Lichtenwald**: Salpetersiederei; **Sissek**: Schiffbau Getreidehandel. |
| | | | | | **Jassenovac**: Schiffbau, Handel; **Šamac**: Holzhandel. |
| 1.050 | | | | | |
| 9.515 | . | . | . | . | Schiffbau, Rosogliobrennereien, starker Handel. |
| 3.766 | . | . | . | . | Seidenbau |
| | 3 | 10.331 | | | |
| | | | 2 | 1.131 | |
| 2.900 | | | | | |
| 5.000 | | | | | |
| 1.100 | 3 | 19.000 | | | |

| Fluß | Dessen schiffbare Zuflüsse | Des Flusses und seiner schiffbaren Zuflüsse | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ursprung | Mündung | Länge des ganzen Laufes | Davon schiffbar für gewöhnl. Schiffe | Von Dampfschiffen werden befahren | |
| | | | | in Kilometer | | | |
| Sau | Bosna | Südwestlich von Serajevo in Bosnien | Bei Šamac in die Sau | 290 | 90·– | — | Maglaj ..... |
| | Drina | Beim Berge Kom in Nord-Albanien | Bei Rača in die Sau | 400 | 190·– | — | Zvornik ..... |
| Temes | | In den Banater Gebirgen an der siebenbürgisch. Grenze | Unterhalb Panesova in die Donau | 430 | 320·– | — | Lugos ..... Pancsova ..... |
| Morawa | | Vom Zusammenfluss der serbischen und bulgarischen Morawa | Unterhalb Semendria in die Donau | ca. 200 | ca. 200·– | — | Ćuprija ..... |
| Pruth | | In den Karpathen bei Kolomea in Galizien | Bei Reni in die Donau | 638 | 270·– | — | Jassy ..... Leovo ..... Faltschi ..... |
| | | Summa . . | | 9547·35 | 5833·55 | 1796·5 | |

mittelbar an dem Flusse von seiner Schiffbarkeit ab sind:

| Städte | | | Größere Ortschaften | | Bemerkenswerthes über Handel und Industrie |
|---|---|---|---|---|---|
| Ein-wohnerzahl | Zusammen Anzahl der Städte | Zusammen Anzahl deren Einwohn. | Anzahl | Mit zusammen Einwohn. | |
| . | 1 | 2.400 | . | . | |
| | | | 2 | 2.500 | |
| . | 1 | 8.000 | . | . | |
| | | | 3 | 2.347 | |
| 354 | . | . | . | . | Seiden- und Weinbau, Gärbereien, Dampfmühle. |
| 408 | . | . | . | . | Seidencultur, Branntweinbrennerei, Bierbrauerei. |
| | 2 | 25.062 | | | |
| | | | 12 | 31.868 | |
| . | 1 | 2.439 | | | |
| | | | 2 | 5.989 | |
| 000 | . | . | . | . | Lebhafter Handel. |
| 000 | | | | | |
| 000 | . | . | . | . | Bedeutender Handel insbesondere mit Vieh. |
| | 3 | 107.000 | | | **Waleni:** (Stadt) mit lebhaftem Handel und Steinsalzgruben in der Nähe. |
| | 63 | 638.469 | 295 | 625.455 | |

ÜBERSICHTS-KARTE
des
DONAU GEBIETES
im Masse 1:3700000
als Beilage zum Referate
DES KAMMERRATHES JOSEF M. WOLFBAUER
erstattet an die meder österreich. Handels und Gewerbekammer
1880.
Das Flußgebiet der Donau ist mit blauer – das orografische Gebiet derselben mit brauner Farbe dargestellt
ADRIATISCHES MEER
SCHWARZES MEER
Wolhynien
Podolien
Bukowina
Siebenbürgen
Banat
Slavonien
Herzegovina
Bosnien
Serbien
Montenegro
Bulgarien
Türkey
Rumänien
Bukarest
Kiev
Kiscinew
Lemberg
Budapest
Wien
Prag
Munchen
Stuttgart
Strassburg
Frankfurt
Mailand
Venedig
Triest
Adrianopel
Philippopel
Schweiz
Vorarlb.
Eigenthum und Verlag der wied. österr. Handels und Gewerbekammer

# Die Haupt-Verkehrshemmnisse auf der Donau.

# Der Strudel und der Wirbel.

## Der Strudel.

Unterhalb Grein bei dem Orte Struden spaltet die 774 Meter lange und 385 Meter breite felsige Insel Wörth den Strom in zwei Arme, wovon der südlichere, am Fuße des Rabensteines dahin fließende den Namen Höß gang führt.

Der nördlichere Arm ist das eigentliche Fahrwasser. In diesem bildeten die von den sich hier der Donau vorlagernden Gebirgszügen, dem Böhmer-, Greiner- und Manhartswalde, quer durch das Strombett ziehenden gewaltigen Felsmassen, welche theils in Gruppen die Oberfläche des Wassers überragen, theils unter demselben verborgen liegen, den vormals so berüchtigten und von den Schiffern gefürchteten Strudel.

Von den aus dem Wasser hervorragenden drei Gruppen von Felsenklippen wurde die an der Einfahrt in den Strudel gegen das hier von der Insel Wörth gebildete rechte Ufer zu befindliche, die aus dem Wasser am weitesten hervorragte, mit dem Namen „Bombengehäckelt" bezeichnet. Die zweite, mehr nach Osten zu und in der Mitte des Stromes liegende, hieß das „Wildrißgehäckelt". Die dritte, am nördlichsten gegen das linke Ufer zu, zwischen diesem und dem Wildrißgehäckelt lagernde Felsenklippengruppe erhielt den Namen „Waldgehäckelt".

Der Wasserlauf, welcher zwischen dem linken Ufer und dem Waldgehäckelt durchgeht, heißt das Waldwasser; jener, der an der nördlichen Seite des Bombengehäckelt vorüber, zwischen dem Wildriß- und Waldgehäckelt hindurch zieht, führt den Namen Wildriß. Der Wasserlauf, welcher zwischen der Insel Wörth und dem Bombengehäckelt durchgeht, trägt die Bezeichnung Strudelwasser.

Bei einem Gefälle von 18·5 Centimeter auf 100 Meter flutete hier das Wasser mit reißender Schnelligkeit, schäumend und tosend, cascadenförmig über die zackigen Felsmassen einher.

Je geringer daher der Wasserstand war, desto größer ward die Gefahr für die durchfahrenden Schiffe, von den reißenden Wogen erfaßt, mit

Heftigkeit an die Klippen aufgestoßen zu werden und zu scheitern. Seit jeher mußten deshalb auch die Schiffer an dieser Stelle die größten Vorsichten obwalten lassen, um den hier sich ihnen entgegenstellenden Gefahren zu entrinnen.

Schon 1523 und später 1679 ergingen kaiserliche Verordnungen, welche die auf altem Herkommen gestützten Einrichtungen gesetzlich regelten, insbesondere das Ausstecken von Warnungsfahnen bei Grein und die Hilfeleistung durch ein eigens hiezu bestimmtes Personale, sowie die für diese Beihilfe zu entrichtenden Gebühren festsetzten.

Trotz alledem forderte diese Stelle Jahr um Jahr ihre zahllosen Opfer. Namentlich im Jahre 1777 kamen außerordentlich viele Verunglückungen vor, wodurch die Klagen der Schiffer nachdrücklicher denn je hervorgerufen wurden und dadurch den Anstoß gaben, daß am 25. October 1777 die niederösterreichische Regierung den Auftrag an die Navigations-Direction erließ, unter Zuziehung von Sachverständigen die gefährlichen Stellen genau zu untersuchen und darüber Bericht zu erstatten.

Bereits am 20. November desselben Jahres ward der Kaiserin Maria Theresia ein Vortrag über diesen Gegenstand unterbreitet, in welchem die Sprengung der Felsen vorgeschlagen wurde. Dieser Vorschlag fand die allerhöchste Genehmigung und schon im December darauf begann man mit den Sprengungen, die mit einigen Unterbrechungen bis in das Jahr 1791 fortgesetzt wurden. Von da ab wurden theils in größeren, theils in geringeren Intervallen bis zum Jahre 1849 Sprengungen vorgenommen. Vom Jahre 1854 an wurden die Arbeiten am Strudel neuerdings und mit großer Energie aufgenommen, die Aussprengung eines zweiten Fahrcanales neben dem alten, unvollendet gewesenen begonnen und in den Sechziger-Jahren zu Ende geführt.

Dadurch hat diese Stelle ihre frühere berüchtigte Gefährlichkeit zwar verloren, allein für den Betrieb der Schiffahrt bildet sie noch immer eine Schwierigkeit, insoferne, als die bergfahrenden Schiffe die Heftigkeit der Strömung, die hier, wie an früherer Stelle bemerkt wurde, höchst bedeutend ist, nur mit der größten Anstrengung zu überwinden vermögen.

Die hier stromaufwärts zu überwindenden Schwierigkeiten sind so groß, daß selbst die Remorqueure der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bisweilen sogar nicht einmal die Passagierdampfer, die Bergfahrt allein auszuführen im Stande sind und durch entsprechenden Vorspann von Zugthieren am Seile hinaufgezogen werden müssen. So mußte die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1867 zur Aufwärts-

beförderung von 154 leeren und 321 vollen Schleppern 5362 Pferde, 1248 Ochsen und eine Bedienungsmannschaft von 5141 Personen aufwenden. 1871 brauchte sie an dieser Stelle zur Bergwärtsbeförderung von 150 leeren und 276 vollen Schleppern 4718 Pferde, 1996 Ochsen und bei 5150 Mann.

Dadurch erhöht sich die Betriebs-Regie auf dieser kurzen Strecke ganz außerordentlich. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft muß hier einen eigenen Struden-Lootsen mit einem größeren Hilfspersonale (den Kranzlern) unterhalten. Die Auslagen, welche die Förderung der Schiffe durch den Strudel aufwärts der genannten Gesellschaft verursachen, beliefen sich in den Jahren:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1867 | auf | 20.054·8 | Gulden |
| 1868 | „ | 20.297·45 | „ |
| 1869 | „ | 15.742·75 | „ |
| 1870 | „ | 16.972·47 | „ |
| 1871 | „ | 20.154·— | „ |
| 1872 | „ | 12.394·3 | „ |
| 1873 | „ | 12.472·75 | „ |
| 1874 | „ | 14.043·— | „ |
| 1875 | „ | 14.774·25 | „ |
| 1876 | „ | 30.914·25 | „ |
| 1877 | „ | 34·389·25 | „ |
| 1878 | „ | 25.249·— | „ |
| 1879 | „ | 33.271·75 | „ |

(Diese Beträge sind exclusive der Gehalte des Struden-Lootsen und der Kranzler.)

Es kam darnach der Gesellschaft die Aufwärtsführung eines Schleppers durch den Strudel: im Jahre 1867 von den beförderten 475 Schleppern auf 42·22 Gulden; im Jahre 1871 von den beförderten 426 Schleppern auf 47·3 Gulden, und im Jahre 1874 kam einer von den beförderten 280 Schleppern auf 54·11 Gulden.

Außer den großen Kosten, welche die Beförderung der Schiffe durch diese Strecke erheischt, veranlaßt sie auch einen bedeutenden Zeitverlust. Dieser letztere wird insbesondere für die Schiffe sehr fühlbar, welche kurz vor Eintritt der Dämmerung in die Nähe des Strudels gelangen, denn dieselben müssen dann Halt machen, die Nacht unbenützt verstreichen lassen und können erst mit anbrechendem Tage ihre Durchfahrt unternehmen.

Diese erheblichen Uebelstände, welche die bisherige Beförderungsart der Fahrzeuge durch den Strudel mit sich bringt, haben es schon seit Langem wünschenswerth erscheinen lassen, eine andere zweckmäßigere Ein-

richtung zu treffen. Es wurden auch bereits verschiedene Projecte in dieser Richtung vorgeschlagen.

Es wurde projectirt, eine Uferbahn anzulegen und auf derselben durch Locomotive, welchen die Wasserfahrzeuge mittelst Seilen angehangen werden sollen, die bergfahrenden Schiffe hinaufzuziehen.

Moritz Ritter von Pichler hat ein Project ausgearbeitet für ein oberhalb des Strudels am linken Donau-Ufer in der Strudel-Achse anzulegendes Dampfwindwerk. Auf einer großen Trommel, welche durch die stabile Dampfmaschine des Werkes in Drehung versetzt wird, wird ein starkes Drahtseil aufgewunden. Durch diese Aufwindung des bis unterhalb des Strudels hinabzulassenden Seiles sollen die an dasselbe angehängten Schiffe unter Begleitung von auf diese Beförderungsart einzuschulenden Leuten unter Anwendung der nöthigen Vorsichtsmaßregeln, hinaufgezogen werden.

Ein drittes Project einer zweckmäßigen Förderung der Fahrzeuge durch den Strudel ist das der Anwendung der Ketten- oder Seilschiffahrt in demselben.

Bis heute ist jedoch keines dieser Projecte der Realisirung näher gebracht worden.

## Der Wirbel.

Eine kurze Strecke unterhalb des Strudels befindet sich der vormals ebenso wie dieser berüchtigte Wirbel, dessen Gefährlichkeit sich gerade dann vergrößerte, wenn der Strudel weniger zu fürchten war, wurde dagegen der Wirbel weniger gefährlich, dann war die Gefährlichkeit am Strudel größer. Ein geringer Wasserstand nämlich erhöhte die Gefahr am Strudel, verringerte sie aber am Wirbel; ein großer Wasserstand dagegen verminderte die Gefahr am Strudel, vergrößerte sie jedoch am Wirbel. Auf solche Weise war diese Strom-Enge zu jeder Zeit den Schiffern gefahrdrohend.

Die Gefährlichkeit des Wirbels ward verursacht durch die heftige Bewegung, in der sich das Wasser hier immer befand. Diese Bewegung war theils eine wirbelnde, theils eine aufwallende.

Das „Wirbeln" bestand in heftigen Kreisbewegungen des Wassers, an dessen Oberfläche, welche häufig einen Umfang bis zu 15 Meter erreichten und deren Centren sich trichterförmig aushöhlten, oft bis auf 1·58 Meter tief unter die Oberfläche, so daß es das Ansehen gewann, als würde das Wasser ringelnd und kräuselnd in einen tiefen Schlund hinabstürzen.

Die Ursache der wirbelnden Bewegungen war der große, am rechten Ufer der Donau befindliche Hausstein. Dieser ein mächtiger, hoch, selbst über die größten Hochwässer emporragender Felsen mit einer über 5755 Quadratmeter großen Grundfläche, reichte nahezu bis in die Mitte des Donaubettes.

Der Strom, welcher in Folge der bedeutenden Krümmung, die das Flußbett kurz vor dem genannten Felsen macht, gegen das rechte Ufer sich richtet, fand sich nun plötzlich von diesem Hausstein-Felsen aufgehalten, ward geschwellt und warf sich so mit Vehemenz gegen das linke Ufer, von dem er wieder abprallte, und so erzeugten sich oberhalb, neben und unterhalb des Hausfteines die wirbelnden Kreisbewegungen des Wassers.

Die Aufwallungen waren Grundwellen, die sich von der Tiefe herauf bis an die Oberfläche fortsetzten. Sie entstanden durch das Anprallen der sich kreiselnden Gewässer an die am Grunde befindlichen Felsenriffe.

Die von den wirbelnden Bewegungen den ihnen zu nahe kommenden Schiffen drohende Gefahr bestand darin, daß sie die Fahrzeuge öfter mit sich fort und in ihr heftiges Kreiseln hineinrissen, mit Wasser anfüllten, zum Sinken brachten, umstürzten oder an die Felsenufer anwarfen und scheitern machten.

Die durch die Aufwallungen erzeugte Gefahr bestand hauptsächlich darin, daß diese von Zeit zu Zeit mit gespannter Gewalt in die Höhe geschnellten Grundwellen die Schiffe manchmal mit heftigem Stoße anfielen und entweder umstürzten, in die Wirbel oder an die Felsen schleuderten.

Während zur Milderung der Gefahren am Strudel schon gegen Ende des vorigen Jahrhundertes Vorkehrungen eingeleitet wurden, blieb die Beseitigung der Gefährlichkeit des Wirbels ausschließlich der zweiten Hälfte unseres Jahrhundertes vorbehalten. Im Jahre 1854 wurde angeordnet, daß am Wirbel der ganze Hausstein bis auf die für große Schiffe bei kleinerem Wasserstande erforderliche Tiefe vollkommen entfernt und daß mit dem hieraus gewonnenen Materiale die gefährliche Ausbuchtung des linken Ufers (der Freithof) abgebaut werde. Diese Arbeiten wurden sogleich in Angriff genommen und waren 1861 zu Ende geführt worden.

Damit ist nun jede Gefahr an dieser Stelle beseitigt und jede Spur der ehemals so gefürchteten, wirbelnden und wallenden Bewegungen des Wassers verschwunden.

# Die Haupt-Verkehrshemmnisse in Niederösterreich.

In Niederösterreich, wo die Donau von Stein bis zur Landesgrenze über ihre eigene Anschwemmung dahinfließt, zertheilt sie sich in diesem weichen, leicht beweglichen Boden, der keine festen Ufer darbietet, welche den Strom in einem Gerinne zusammen zu halten vermöchten, häufig in vielfache Verästungen und zersplittert in denselben ihre Wassermassen, so daß bei geringeren Wasserständen in der Fahrrinne zahlreiche Untiefen hervortreten, welche die Schifffahrt sehr erschweren.

Durch die Vollendung der Regulirung bei Wien ist in dem dahier früher besonders arg gewesenen Zustande der Stromverhältnisse eine wesentliche Besserung eingetreten; die volle dauernde Wirksamkeit dieser Stromcorrection wird aber, wie die seither gewonnene Erfahrung gezeigt hat, nur dann gesichert werden können, wenn die Regulirung bei Wien eine Fortsetzung durch systematisch und gründlich ausgeführte, sich daranschließende Stromcorrectionen finden wird, denn so lange sich dem Verkehre oberhalb und unterhalb des Durchstiches derart bedeutende Hindernisse entgegenstellen, wie solche thatsächlich vorhanden sind, wird er auch auf der regulirten Strecke nicht zu seiner vollen Entfaltung gelangen können.

Die bedeutenderen Schiffahrtshindernisse, welche oberhalb des Durchstiches bestehen, sind die folgenden:*)

1. Untiefen in der Gegend bei Altenwörth. Dieselben sind veranlaßt durch das daselbst gegenüber dem Orte Bergau zu kurz angelegte Leitwerk, mit welchem eine Concentrirung des Stromes an dieser Stelle bezweckt hätte werden sollen.

2. Sehr veränderliches Fahrwasser ober- und unterhalb Zwentendorf. Dasselbe ist durch Ueberbreiten, welche sich bei Epersdorf bis zu 1517 Meter steigern, und durch ungünstige und schlecht geschützte Ufer verursacht.

*) Diese, sowie alle später bezeichneten Hindernisse auf der niederösterreichischen Donau sind nach einem Memoire angeführt, welches die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an die Handelskammer in Wien im Jahre 1877 gerichtet und über Ansuchen des diesen Bericht erstattenden Referenten bis auf die, Mitte 1880 vorhandenen Verhältnisse ergänzt hat.

3. Die große Seichte auf der Strecke zwischen Langenlebarn bis unterhalb Muckendorf, wo bei geringeren Wasserständen kein genügendes Fahrwasser vorhanden ist, in Folge der großen Ueberbreiten des Stromes dahier, welche stellenweise 1500—1900 Meter betragen.

4. Die schwierig passirbaren Furthen, insbesonders jene knapp bei Greifenstein, dann die bei den Kritzendorfer Absperrungsbauten und die bei der Kornenburger Schiffswerfte, auf der Strecke von Greifenstein bis zur Kuchelau bei Klosterneuburg, auf welcher Strecke das Strombett außerordentlich breit und zerrissen ist. Die durch die Wiener Donauregulirung bewirkte, bis dahin reichende Senkung des Stromspiegels, welcher der Boden noch nicht folgen konnte; die Schäden in den übrigens nicht genügenden Uferschutzbauten, die durch den 1880er Eisgang noch vermehrt wurden; das wegen Ermanglung eines anderwärts angelegten Treppelweges für die Ruderschiffahrt offengehaltene sogenannte Klosterneuburger Geschirrwasser, welches dem Hauptstrome sehr große Wassermengen entzieht; sind die Ursachen der daselbst bestehenden bedeutenden Schiffahrtshemmnisse. In Folge derselben mußte der ohnedies nicht allzu nahe der Stadt gelegene Kornenburger Dampfschiff-Landungsplatz noch über $^1/_2$ Stunde weiter abwärts gerückt werden, und zeitweilig befindet sich die Schiffswerfte daselbst außer allen Schiffahrtsverkehr gebracht, welches Schicksal auch öfter den zunächst der Nordwest-Schleppbahn gelegenen Umschlagplatz trifft.

Die zwischen Wien und Linz verkehrenden Passagierdampfer, obwohl dieselben sehr seichtgehend gebaut sind, müssen im Herbste wegen der auf dieser Strecke bestehenden Schwierigkeiten häufig in Greifenstein oder Kornenburg Halt machen, und die Reisenden können dann nur vermittelst der Canaldampfer nach Wien gelangen.

Dies war insbesonders der Fall:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1871 | vom | 18. | September | bis | 3. | October.. | durch | 15 Tage |
| 1872 | „ | 18. | März ... | „ | 31. | März ... | „ | 14 „ |
| 1872 | „ | 14. | September | „ | 21. | September | „ | 7 „ |
| 1872 | „ | 29. | „ | „ | 9. | October.. | „ | 10 „ |
| 1872 | „ | 13. | October.. | „ | 16. | „ .. | „ | 4 „ |
| 1873 | „ | 28. | August... | „ | 1. | September | „ | 4 „ |
| 1874 | „ | 7. | September | „ | 17. | „ | „ | 10 „ |
| 1876 | „ | 14. | „ | „ | 17. | „ | „ | 4 „ |
| 1877 | „ | 10. | „ | „ | 13. | „ | „ | 4 „ |
| 1878 | „ | 13. | October.. | „ | 17. | October.. | „ | 5 „ |
| 1879 | „ | 10. | September | „ | 12. | September | „ | 3 „ |

Die in der Richtung nach Wien ziemlich schwunghaft betriebene Thal-, Ruder- und Floßschiffahrt erleidet alljährlich an den bezeichneten Stellen beträchtliche Störungen.

Unterhalb des Durchstiches ist die Donau in außerordentlich viele Arme zertheilt und dadurch das Wasser des Hauptstromes so sehr zersplittert, daß sich bei Verringerung des Wasserstandes die größten Schwierigkeiten für die Schiffahrt ergeben. Namentlich unterhalb Fischamend bis gegen Wiflingsmauer ist der Fluß auf einer Strecke von mehr wie 15 Kilometer Länge in viele Arme verästet.

Diesem Stromtheile Wien-Fischamend wurde wohl schon seit langer Zeit mannigfache Sorgfalt zugewandt, weil stets die, durch die Katastrophe im Winter 1880 in so trauriger Weise gerechtfertigte Befürchtung bestand, daß knapp unter Wien sich Eisschoppungen bilden und dadurch eine auch die Hauptstadt bedrohende Gefahr hervorrufen könnten.

Es wurden insbesondere auf dem oberen Theile dieser Strecke Regulirungsbauten ausgeführt, allein sie blieben vereinzelt, ohne Zusammenhang und konnten so nur eine theilweise und daher wenig durchgreifende Wirkung ausüben.

So hielt auch die im Jahre 1873/74 von der Strombaubehörde in der Nähe von Eckartsau bei Fischamend vorgenommene Ausbaggerung des Strombettes nicht lange an, denn als sich im October desselben Jahres der Wasserstand verringerte, versandete diese Stelle sofort wieder und bereitete der Schiffahrt eine nahezu unübersteigliche Barre, die bis 0·79 Meter unter das Niveau des Wassers heraufreichte. Dadurch war fast 4 Wochen lang jede Schiffahrt unmöglich gemacht.

Mehr als 150 beladene Schlepper der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mußten 1874 unbeweglich ein Monat lang hier liegen bleiben, bis die genannte Gesellschaft sich selbst wieder eine Fahrrinne ausgebaggert hatte. Dadurch wurde die Lieferzeit der von dieser Gesellschaft zum Transporte übernommenen Güter versäumt, das in die Regelmäßigkeit der Beförderung mit Donauschiffen gesetzte Vertrauen erschüttert, und viele Frachten in Folge dessen von der Benützung der Wasserstraße abgezogen.

Im Jahre 1876 fand an der gleichen Stelle eine ähnliche Verkehrsstörung statt.

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bezifferte in ihrem Geschäfts-Berichte vom Jahre 1875/76 den ihr durch die erwähnten beiden Verkehrsstörungen verursachten Schaden auf 800.000 Gulden.

Aber nicht nur die soeben geschilderten größeren Schiffahrtshindernisse ober- und unterhalb des Durchstiches sind vorhanden; auch

die regulirte Strecke selbst bietet solche durch Schotterbänke, welche sich auf derselben insbesondere an fünf Stellen so hoch aufgeschichtet haben, daß sie sehr empfindlich fühlbare Passage-Hemmnisse geworden sind.

Der erste Schotterhaufen liegt am rechten Ufer unmittelbar oberhalb der Einmündung des Donau-Canales bei Nußdorf und erstreckt sich bis weit unter die Nordwestbahnbrücke hinab. Diese Schotterbank war 1875 bei weitem kleiner als sie jetzt ist. Sie reichte damals mit dem unteren Rande kaum bis an die Nordwestbahnbrücke. Bei dem geringen Wasserstande am 19. Jänner 1877 ragte ihre Kuppe trocken aus dem Wasser hervor.

Die zweite Sandbank befindet sich am linken Ufer bei dem Abschlußbau des alten Bettes oberhalb der Kaiser Franz Josefs-Brücke, occupirt das halbe Strombett und reicht bis an die Höhe des Gasometers.

Die dritte Schotterbank beginnt beim Gasometer am rechten Ufer und zieht sich bis unterhalb des Communalbades hin. Die Haupt-Thalfahrt geht hier links vorüber. Am 19. Jänner 1877 war für die Zufahrt zur Nordbahnlände hier rechter Seite blos eine schmale, nur für ein seichtgehendes Schiff Raum und Wasser bietende Rinne offen. Im Jahre 1878 war diese Stelle kaum mehr für das kleinste Canalboot passirbar.

Diese Bank wandert gleich so wie die andern, erhöht sich, und es ist zu befürchten, daß sie die Nordbahnlände, später sogar den Landungsplatz der Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlegen wird.

Die vierte Schottermasse liegt theilweise trocken am linken Ufer gegenüber dem Dampfschifflandungsplatze unter der Rudolfsbrücke.

Gleich unterhalb dieser, längs des Communal-Landungsplatzes zieht sich die fünfte Schotterbank bis zum Militärbade hin. Am 19. Jänner 1877 betrug die Wassertiefe auf dieser Bank kaum 0·316 bis 0·474 Meter.

Die durch diese Schotterhaufen gebildeten Navigations-Schwierigkeiten sind um so fühlbarer, als der Donau-Durchstich nicht blos Fahrstraße, sondern auch zugleich ein sehr ausgedehnter Hafen ist, innerhalb welchem während der neunmonatlichen Schiffahrts-Saison eine bedeutende Menge von Gütern umzuschlagen ist. Deßhalb müssen die Landungsstellen auch bei niederen Wasserständen, namentlich im Herbste, wo nach den Ernten der Güterumschlag am intensivsten ist, ohne Schwierigkeit zu erreichen sein, soll nicht der Verkehr in empfindlichster Weise geschädigt werden.

Durch die Befreiung der Schiffahrt von den ihr auf der niederösterreichischen Donau entgegenstehenden Hindernissen würde dieselbe

wohl einen wesentlichen Vorschub zu gedeihlicher Weiterentwicklung erlangen.

Die Beseitigung der Hindernisse längs der verwahrlosten Strecke des Stromes dürfte in wirksamer Weise durch eine systematische und energische Regulirung derselben, jener im vollendeten Durchstiche vorhandenen aber durch eine ausgiebige Baggerung zu erreichen sein.

Die Kosten der Regulirung der niederösterreichischen Donau von Stein bis Theben sind nach den vorhandenen Ueberschlägen auf 12,053.995 Gulden veranschlagt, wovon:

auf die Strecke von Stein bis Klosterneuburg sammt der Brücke bei Stein ..... 8,771.985 Gulden,

auf die Strecke von Fischamend bis Theben inclusive der Regulirung der March-Ausmündung .... 3,192.010 „

entfallen, und für Regie-Auslagen ..... 90.000 „

präliminirt sind.

Die Frage der Regulirung der Donau in Niederösterreich wurde bereits zur Verhandlung im Reichsrathe in Anregung gebracht durch den vom Abgeordneten Dr. Lustkandl in der Sitzung vom 15. Jänner 1880 gestellten Antrag:

> „Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen, die gründliche Regulirung des Donaustromes bis zur niederösterreichischen Landesgrenze bei Theben ist als ein höchst dringendes Werk in Angriff zu nehmen; zur Berathung und dringenden Behandlung dieses Gegenstandes wird ein Ausschuß von 15 Mitgliedern aus dem ganzen Hause gewählt."

Nach der in der Sitzung vom 22. Jänner 1880 vorgenommenen ersten Lesung dieses Antrages, wurde derselbe dem seinerzeit in Folge des Friedmann'schen Antrages für die Berathung der Herstellung neuer und Verbesserung bestehender Wasserstraßen niedergesetzten Ausschusse zugewiesen.

# Preßburg — Gönyö.

Bei Preßburg tritt die Donau nach ihrem Ausflusse aus der schmalen Passage, in welche sie dort vom Norden her durch die Ausläufer der kleinen Karpathen, von Süden herauf durch das Leitha-Gebirge eingeengt wird, in die ober-ungarische Ebene ein, wo sie, unterstützt von dem Terrain, auf dem sie mit bedeutendem und sehr häufig verändertem Gefälle in zahllosen Krümmungen, in einer außerordentlichen Menge von Armen ihre Wassermassen zersplitternd, unzählige von Inseln und Hunderte von Sandbänken bildend, unter ununterbrochener Veränderung ihres Bettes zu völliger Verwilderung ausgeartet, stellenweise mit großer Geschwindigkeit hinfluthet und so in einem Zustande vollständiger Verwahrlosung der Schiffahrt die größten Hindernisse bereitet.

Bald unterhalb Preßburg, bei Pischdorf beginnt die Verwilderung des Stromes und reicht bis zu dem davon in gerader Linie bei 45 Kilometer entfernten oberhalb Gönyö gelegenen Asvány.

Auf dieser Strecke hat die Donau in dem ausgedehnten und breiten Becken, das in großem Bogen, links vom Strome erst in einer Entfernung von 30—40, rechts bis an die 100 Kilometer, von Gehängen fester Gebirgszüge umschlossen ist, als Boden ihres Bettes und zu ihren Ufern fast ausschließlich nur auf- und angeschwemmtes Land, welches zumeist blos aus feinem Griessande und Staub ohne compacteren Zusammenhang besteht.

Auf diesen ungemein beweglichen, jedem Anpralle leicht nachgebenden Boden stürzen die kurz oberhalb in der Gebirgsenge zusammengedrängten Wassermassen des Stromes in großem, vielfach wechselndem Gefälle herab.

Das bedeutende Gefälle und die namhafte Geschwindigkeit, mit welcher die von den Zuflüssen der oberen Länder bereits zu beträchtlicher Menge angewachsenen Gewässer der Donau auf die Ebene hier eintreten, geben dem Strome eine gesteigerte Stoßkraft, mit der er spielend den hinfälligen Boden zerwühlt und seinen Wassermassen zahllose, vielfach gewundene Rinnen im stetigen Wechsel aushöhlt, so daß er in vielen

nordöstlich und südöstlich ausbeugenden Krümmungen, die selbst wieder in zahlreichen Windungen im Zick-Zack sich oft in scharf umgebogenen Curven hinschlängeln, seinen Stromlauf auf der von Pischdorf bis Asvány 45 Kilometer betragenden Strecke, bis auf 75 Kilometer ausdehnt. Dabei läßt er seine Gewässer nach links in 11 und nach rechts in 10 größere Aeste ausrinnen, wobei oft in diese Arme so viel Wasser ausläuft, daß sie vom Hauptstrom kaum zu unterscheiden sind.

Jeder dieser Nebenarme, wie auch der Hauptstrom werden durch die in ihnen befindlichen und in steter Um- und Neubildung begriffenen Sand- und Schotterbänke, Werder und Inseln wieder in unzählige Gerinne zertheilt.

Schon der durch die ununterbrochenen Veränderungen hervorgerufene häufige und rasche Wechsel der Fahrbahn bereitet der Schiffahrt bedeutende Hindernisse; aber weit größer noch sind die Mißstände, welche die enorme Zersplitterung des Wassers im Vereine mit der außerordentlichen Menge von Geschiebe-Ablagerungen bewirkt, die insbesonders an den Stellen mit verringertem Gefälle stattfinden. Nicht nur bei kleinem Wasserstande, wo sich die Schwierigkeiten bis zu völliger Unschiffbarkeit der Strecke steigern, sondern bereits bei mittleren Wasserständen ist nirgends genügend breites und ausreichend tiefes Fahrwasser vorhanden, welches die Remorqueure mit ihren gewöhnlichen Schleppzügen ohne Anstand passiren könnten.

In Folge dieser Umstände müssen schon bei mittleren Wasserständen die Convois, mit welchen die Remorqueure Donau aufwärts kommen, bei Gönyö stehen bleiben, und es müssen die Schleppschiffe, deren Fassungsraum bis daher vollständig ausgenützt werden konnte, soweit entladen werden, bis sie nur mehr so wenig unter Wasser getaucht sind, daß sie über die seichtesten Stellen hinweggezogen werden können. So muß oft ein solcher Schlepper um die Hälfte, selbst darüber, von seiner Ladung erleichtert werden, so daß für jene Menge, deren Beförderung bis hierher mit einem Schiffe bewirkt werden konnte, nunmehr zur Weiterbringung über diese Strecke zwei bis drei Schiffe in Verwendung kommen müssen. Aber die selbst so wesentlich erleichterten Schiffe können wegen der schmalen und häufig scharf gekrümmten Furthen nicht in Convois weitergebracht werden, sondern sie müssen zumeist einzeln von den Remorqueuren weitergezogen werden.

Wie bedeutend der dadurch veranlaßte Zeitverlust, und wie namhaft die daraus entstehenden Kosten sind, mag folgendes Beispiel erläutern. Ein Remorqueur, der von Budapest aufwärts leicht mit einem aus acht

mit je 5000 Zollcentnern beladenen Schleppern bestehenden Convoi bis Gönyö gelangen kann, muß nun hier Halt machen. Sein Convoi muß aufgelöst, und die einzelnen Schleppschiffe müssen entladen, gelichtet, werden. Die bis hierher auf acht Schiffen gebrachte Ladung von 40.000 Zollcentner beansprucht nun bis zu 20 Schiffe, von welchen jedem 2000 Zollcentner eingeladen werden. Der Remorqueur, der bis hierher die ganzen 40.000 Zoll-Centner in einem Zuge, auf einer Fahrt geführt, muß nun Schlepp um Schlepp anhängen und mit jedem einzeln die Strecke passiren; er muß also zur Weiterschaffung derselben Fracht, die er bis Gönyö auf einer Tour leicht gebracht hatte, nunmehr zwanzig Fahrten machen.

So trifft es sich häufig, daß in Gönyö eine große Anzahl beladener Schlepper stehen bleibt, hier ihrer Umladung und Weitertransportirung harrend. Oft können jedoch selbst die Einzeln-Remorquirungen durch längere Zeit hindurch nicht stattfinden, bis die gar zu schmalen und seichten Stellen etwas ausgebaggert sind.

Diese Baggerungen, die man zur momentanen Abhilfe in Anwendung bringt, sind aber nur für sehr kurze Zeit wirksam. So wurde beispielsweise am 17. September 1879 bei Süllý eine Fahrrinne auf 1·74 Meter Tiefe ausgebaggert; am 19. September war diese Stelle, ohne daß eine wesentliche Veränderung des Wasserstandes inzwischen stattgefunden hätte, schon nur mehr 1·24 Meter tief.

Im Jahre 1876 sammelten sich auf der Linie Gönyö-Wien 168 beladene Schleppschiffe, welche alle gelichtet werden mußten.

Im Jahre 1877 währten die Schwierigkeiten auf dieser Strecke von Mitte September bis Ende December ununterbrochen. Es mußten zur Fortschaffung der mit 780 beladenen Schiffen eingelangten Güter, 440 leere Schlepper beigestellt werden, auf die ein Theil der Frachten überladen und auf solche Art die Fracht, welche bei Gönyö mit 780 Schleppern ankam, mit 1220 Schiffen weitergeführt werden mußte.

Würden diese 440 zur Lichtung herangezogenen Schiffe mit blos je 2000 Zollcentnern beladen nur eine einzige Reise zwischen Budapest und Wien gemacht haben, wozu sie bei dem damaligen Vorhandensein genügender Frachten leicht in Verwendung hätten gebracht werden können, so wäre mit ihnen eine Brutto-Einnahme von über 300.000 fl. zu erzielen gewesen.

Das größte Anwachsen dieser Calamitäten und die längste Dauer derselben fällt fast immer in die für den Transport wichtigste Herbst-

Periode unmittelbar nach der Ernte, wodurch die von den geschilderten Schwierigkeiten hervorgerufenen Nachtheile in erhöhtem Maße fühlbar werden.

Für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft führen diese Uebelstände einen sehr bedeutenden Verlust herbei, welcher ihr einen wesentlichen Theil der Erträgnisse anderer praktikablerer Strecken wieder absorbirt und dadurch auf die Höhe der Tarife von ganz bedeutender Einwirkung ist, denn die durchschnittliche jährliche Einbuße, welche aus den Verkehrshindernissen dieser Strecke resultirt, mag nahe an 1 Million Gulden in zehnjährigem Mittel betragen.

Für den Verkehr resultirt aus den geschilderten Mißständen, nebst den hohen Tarifen, Unverläßlichkeit und Unsicherheit des Transportes, was ganz insbesondere für den Getreide-Export aus Oesterreich-Ungarn von den allernachtheiligsten Folgen ist, die in dem Maße stetig fühlbarer werden, je mehr namentlich die, durch rapid zunehmende überreiche Getreide-Production Amerikas, von dorther stetig vehementer werdende Concurrenz, zu immer rationellerer Abtransportirung der Ueberschüsse Oesterreich-Ungarns auf die auswärtigen Stapelplätze drängt.

Obwohl nun eine mächtige Wasserstraße, die weit hinausreicht, durch die Donau vorhanden ist, welche eigentlich einen billigen Massentransport begünstigen sollte, so kann sie doch ihre die Concurrenzfähigkeit steigernde Wirkung wegen der insbesondere auf der Strecke Preßburg-Gönyö vorhandenen großen Schwierigkeiten und Uebelstände nicht ausüben, und viele Getreideladungen müssen im Herbste bei Gönyö sich beeilen, die unsichere, unverläßliche Wasserstraße wieder zu verlassen und über Raab auf der Bahn weiter ihren Weg nach dem Auslande suchen.

Zur Beseitigung der den Donau-Verkehr auf dieser Strecke Preßburg-Gönyö so arg lähmenden Hindernisse ist bisher nichts Wirksames geschehen.

1832 hatte man allerdings die Absicht, diesen Stromtheil mit einem Spornsystem zu reguliren. Von 1832—1850 wurden auch auf der Strecke Theben-Gutor 33 Sporne gebaut, welche eine Einengung des Stromes und damit einen regelmäßigen Lauf, sowie eine entsprechende Vertiefung bezwecken sollten; allein dieses System hat sich geradezu entgegen der beabsichtigten Wirkung als sehr nachtheilig für den Stromstrich erwiesen. Durch ihre zu schwache und zu weit von einander abstehende Anlage vermochten diese Sporne weder dem Drucke der Eisgänge, noch jenem der Hochwasser Stand zu halten. Sie waren bald

unterwaschen, angebrochen und verfehlten so den mit ihnen beabsichtigten Zweck.

Gegenwärtig sind nur mehr zwei dieser Sporne ganz vorhanden; von anderen sechs bestehen noch Ruinen, wovon fünf im Strombette liegen und da Schiffahrts-Hindernisse bilden.

Nach dem Jahre 1850 wurden bis heute ohne systematische planmäßige Regulirung, überall dort, wo sich Uferbrüche zeigten, einzelne Uferschutzbauten vorgenommen, die aber, wie der geschilderte gegenwärtige Zustand dieser Strecke beweist, vollständig unzureichend sind.

Mit dem Ende der Sechziger Jahre, wo Ungarn seine eigene selbstständige Verwaltung erlangte, ist auch die Angelegenheit der Regulirung der Donaustrecke Preßburg-Gönyö in ein neues, derselben aber sehr wenig förderliches Stadium getreten. Handelspolitische Erwägungen eigener Art haben daselbst die Ansicht maßgebend werden lassen, daß eine Regulirung der Donau an dieser Stelle und die damit herbeizuführende so wesentliche Erleichterung des Schiffsverkehres über die Landesgrenze in die westliche Reichshälfte hinaus den Interessen Ungarns nicht entspricht, weil damit vielleicht von dessen Hauptstadt ein Theil des Transit-Verkehres derselben sich weiter westwärts ziehen könnte, und so ließ man den Strom seine Verwilderung weiter fortsetzen.

Die neueste Zeit hat aber Anzeichen gewährt, welche die Aussicht eröffnen, daß auch in der ungarischen Reichshälfte die Erkenntniß immer größere Kreise erfaßt, daß der an der Landesgrenze in Verwilderung ausartende Strom keineswegs den Interessen des Landes förderlich sein kann, sondern nur die regulirte, von ihren Hauptschiffahrts-Hindernissen befreite Donau, indem diese eine rege, leistungsfähige und verläßliche Schiffahrt mit niederen Frachtsätzen und dadurch jenen billigen Massentransport auf eine möglichst weite Strecke hinauf herbeiführt, dessen die ungarische Getreide-Production angesichts der immer weiter heranstürmenden amerikanischen Concurrenz heute mehr denn je dringend bedarf.

Die systematische und gründliche Regulirung dieser Stromstrecke würde nach verschiedenen Angaben 7—12 Millionen Gulden kosten.

# Die Strecke von Baziasch bis Turn-Severin.

Auf der Strecke von Baziasch bis zu dem davon in gerader Linie bei 73 Kilometer entfernten serbischen Dorfe Sibb durchbricht die Donau welche hier in der, Clissura genannten Felsenge ihren Stromlauf bis zu, 120 Kilometer ausdehnt, die letzten sich ihr vorlagernden Gebirgszüge, die vom Norden her an den Strom reichenden Höhen des Banater Granit- und des vom Süden heraufkommenden serbischen Kalkgebirges.

Die vielen, quer durch das Strombett ziehenden, aus der Tiefe desselben bis an und über die Oberfläche des Wassers heraufragenden Felsenklippen, welche Stromseichten und Stromschnellen erzeugen; das stellenweise große und häufig wechselnde Gefälle; die bedeutende Geschwindigkeit, mit welcher der oft bis auf 150 Meter eingeengte, dann wieder bis über 1500 Meter erweiterte Strom über diese Felsenriffe hinwegstürzt: bereitet den Schiffen hier außerordentliche Schwierigkeiten, die sich bei niedrigem Wasserstande bis zur gänzlichen Unterbrechung der Schiffahrt steigern.

Gleich unterhalb Moldova, dort, wo die Donau von der über 3700 Meter breiten Moldovaer Insel in zwei Aeste gespalten wird, befindet sich am Ende des linksseitigen, 322 Meter breiten Armes, der gewöhnlich befahren wird, der Felsenriff Babakay, der das Fahrwasser auf 152 Meter einengt.

Weiter abwärts, von Moldova ohngefähr 20 Kilometer entfernt, unterhalb Bernica ist die dahier durchschnittlich 950 Meter breite Donau von der fast 750 Meter langen Granitfelsenbank

**Stenka**

durchquert, deren Klippen theils über den Stromspiegel hinausragen, theils unter demselben verborgen liegen und an der Oberfläche des Wassers sichtbare Widerströme erzeugen.

Bei kleineren Wasserständen von weniger als 0·948 Meter unter 0 des Orsovaer Pegels kann diese Stelle von größeren Dampfschiffen nicht mehr passirt werden.

Unterhalb Drencova, beiläufig 17 Kilometer von dem früher genannten Felsenriff entfernt, durchziehen den hier sehr eingeengten Strom in seiner ganzen Breite die aus quarzigem Glimmerschiefer bestehenden, beinahe unmittelbar hintereinander kommenden Felsenbänke

**Kozla und Dojke,**

über welch' erstere das Wasser mit Tosen und Rauschen in weißschäumendem Gischt hinabstürzt.

Das Fahrwasser ist hier sehr unregelmäßig, wendet sich bald dem linken, bald dem rechten Ufer zu, es ist oftmals sehr schmal und seicht, hat ein zwischen 0·9—8·0 Centimeter (auf 100 Meter) wechselndes Gefälle und strömt mit einer Geschwindigkeit von 0·373—1·46 Meter per Secunde.*)

Die Schwierigkeiten dieser Passage werden noch vermehrt durch die Schottermassen, welche der zwischen den genannten beiden Felsbänken einmündende starke Wildbach Szirinya ablagert, womit die ohnehin untiefen Stellen dieses Stromtheiles weiter verseichtet werden.

Dampfschiffe von 0·158 Meter Tiefgang können diese Strecke erst bei einem Wasserstande von mehr als 0·126 Meter über 0 des Orsovaer Pegels und da nur unter Anwendung großer Vorsicht befahren.

Bei 8 Kilometer weiter abwärts von Dojke befinden sich, fast auf der ganzen von 420 bis 950 Meter breiten Strombettsohle die zwei zusammenhängenden, über 1700 Meter langen Felsbänke

**Izlász und Tachtalia,**

über welche sich am rechtsseitigen Ufer eine schmale, oft sehr seichte Fahrrinne mit von 1·7—29·3 Centimeter (auf 100 Meter) variirendem Gefälle und mit starker von 0·525 bis 1·37 Meter (per Secunde) wechselnder Strömung hinzieht, in der zahlreiche Steinklippen über den Wasserspiegel emporragen.

Selbst gewöhnliche Dampfboote können auf dieser Strecke nicht mehr fahren, sobald der Wasserstand bis auf 0·158 Meter über 0 am Orsovaer Pegel herabsinkt.

Gleich unterhalb der obengenannten Felsenbänke befindet sich am rechten Ufer der in den Strom vorspringende, die Donau bei kleinerem Wasserstande bis auf 200 Meter einengende Berg

**Greben,**

welcher einen Wasserabsturz verursacht, dessen Gefährlichkeit noch dadurch vermehrt wird, daß diese Stromenge von einer 455 Meter langen Felsen-

*) Hier wie bei den folgenden Stellen bezieht sich die angegebene Geschwindigkeit immer auf mittleren Wasserstand.

bank mit vielen über das Wasser hervorragenden Steinklippen durchzogen wird.

Unmittelbar nach dieser von dem genannten Gebirgsvorsprunge gebildeten Einengung des Stromes folgt eine übermäßige Erweitung desselben bis auf 2000 Meter, in welcher sich heftige Wirbel und Widerströme erzeugen, die namentlich den Ruderschiffen gefährlich werden können. Dampfschiffe können diese Stelle ohne Gefahr nur bei einem Wasserstande von 1·896 Meter über 0 des Orsovaer Pegels passiren.

Circa 12 Kilometer unterhalb Greben durchzieht die Steinbank

**Jucz**

das dahier 1000 Meter breite Bett der Donau, die im Fahrwasser viele Untiefen mit über den Wasserspiegel hinausstehenden Riffen bildet, welche nebst dem bedeutenden Gefälle von 24·3 Centimeter (auf 100 Meter) und der raschen bis zu 2 Meter (per Secunde) betragenden Strömung, der Schiffahrt sehr hinderlich sind.

Zwischen Jucz und Ogradina ist der über 60 Kilometer lange Engpaß

**Kazan,**

in dem die Donau an zwei Stellen bis auf 155 Meter zusammengedrängt wird. Das hier durchaus felsige Bett ist über 40 Meter tief.

Bei Hochwasser stauen sich am Eingange die Gewässer und fluthen dann in reißender Strömung durch den Paß.

Das letzte und zugleich größte aller Hindernisse der ganzen Strecke von Moldova bis Sibb bildet das 8 Kilometer unterhalb Orsova befindliche

**Eiserne Thor,**

ein Felsenrücken, der die Donau in einer Breite von 570—950 Meter auf einer Länge von 2650 Meter durchquert, und der so hoch ist, daß die Schiffe denselben nicht passiren können, wenn der Wasserstand weniger als 3 Meter über Null des Pegels in Orsova beträgt.

Der Umstand, daß durchschnittlich in jedem Jahre an 155 Tagen en einzelnen Jahren aber selbst an mehr wie 190 Tagen der bezeichnete Wasserstand nicht erreicht wird, läßt ermessen, wie groß das Hemmniß ist welches diese Felsenbank der Schiffahrt entgegenstellt.

Vom März bis Juni kann der Verkehr auf den Katarakten zumeist ohne wesentliche Störung stattfinden, und die größten Schiffe können während dieser Zeit sowohl stromauf- wie abwärts fahren.

Nach dieser Zeit aber beginnen die Schwierigkeiten und steigern sich dann mit dem abnehmenden Wasserstande mit jedem Tage.

Zunächst wird dann, der Abnahme des Wasserstandes entsprechend mit den kostspieligen und zeitraubenden Lichtungen vorgegangen; immer leichter getauchte Schiffe müssen in Verwendung genommen werden, und statt der gewöhnlichen Remorqueure treten die eigens für die Strecke gebauten Katarakt-Remorqueure in Dienst, bis ein weiteres Fallen des Wassers auch diese Vorkehrungen unzulänglich macht. Dann muß die Beförderung der Güter auf Plätten und vermittelst Zugvieh erfolgen. Wenn aber fortschreitendes Fallen des Wassers auch eine derartige mühevolle, theuere und langsame Transportirung nicht mehr gestattet, dann können die Güter und häufig auch die Reisenden nicht mehr zu Schiff über das Eiserne Thor, oft schon auch nicht mehr über die oberhalb demselben bis Drenkova gelegenen Felsbänke gebracht werden, und sowohl Reisende als wie auch Güter müssen dann den Landweg einschlagen.

Dies Verkehrshemmniß ist dem Getreidetransporte von besonders empfindlichem Nachtheile, weil es gerade zur Zeit nach den Ernten in gesteigertem Maße vorhanden ist.

Im September 1873 mußten 120 mit Getreide befrachtete Schlepper wegen niederen Wasserstandes in Turn-Severin zurückbleiben und daselbst bis Anfangs April, also sechs Monate warten, ehe sie, durch Hochwasser begünstigt, ihre Weiterreise antreten und über die Kataraкte gebracht werden konnten.

Im September 1874 fiel das Wasser am Eisernen Thore neuerdings derart, daß jeder Verkehr mit beladenen Schleppbooten zur Unmöglichkeit wurde. Weit über 100 Schlepper der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden dadurch damals von ihrer Rückkehr nach Ungarn ganz abgesperrt.

Nicht nur Unzuverlässigkeit und Unsicherheit der Schiffahrt wird durch alle diese Umstände herbeigeführt, sondern dieselben nehmen auch einen sehr ungünstigen Einfluß auf die Tarifbildung und vertheuern die Fracht ganz wesentlich.

Die Zuschläge, welche die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei Gütern von und nach der unteren Donau unter ungünstigen Wasserstandsverhältnissen einhebt, illustriren dies insbesonders.

Diese Frachtzuschläge betragen:

bei einem Wasserstande am Orsovaer Pegel von 1·58—0·96 Meter
für sperrige Güter der Normalclasse I und für Equipagen . . 60 kr. per 100 Kilogramm,
für alle übrigen Güter . . . . . 40 „ „ 100 „

bei einem Wasserstande von 0·96 Meter und darunter
für sperrige Güter der Classe I
und für Equipagen . . . . . 1 fl. 20 kr. per 100 Kilogr.,
für alle anderen Güter . . . . . 80 „ „ 100 „

---

Die ersten Versuche, die Schwierigkeiten zu vermindern, welche der Strom an den geschilderten Stellen, insbesondere beim Eisernen Thore der Schiffahrt darbietet, haben die Römer unternommen. Es zeugen davon nicht nur die auf der Strecke von Golubácz bis zur Trajanstafel sichtbaren Spuren jenes Treppelweges, der sich längs der Katarakte hinzog, sondern auch Reste von Dämmen, die vermuthlich entweder zur Umgehung oder zur Schleusung der Stromschnellen angelegt wurden.

Die Bestrebungen zur Beseitigung der Hindernisse in neuerer Zeit begannen mit dem thatkräftigen Auftreten des Grafen Stephan Széchényi im Jahre 1830. Durch seine Bemühungen wurde längs der Strecke des Eisernen Thores am linken Ufer eine gute Fahrstraße hergestellt. Ebenso wurde auf seine Veranlassung der Ingenieur Paul Vásárhely mit der Vermessung der Strecke und Ausarbeitung eines Planes für deren Regulirung beauftragt.

Vásárhely hat sich vornehmlich mit den Felsbänken Izlász-Tachtalia-Greben beschäftigt und er hat auch während des kleinen Wasserstandes im Winter 1834 auf 1835 in die Felsbank Dojke einen 114 Meter langen und 30 Meter breiten Schiffahrts-Canal gesprengt.

Im Jahre 1854 machten, von der Regierung dazu beauftragt, der Ingenieur Meusburger und der nunmehrige Hofrath Gustav Wex Aufnahmen und Studien am Eisernen Thor.

Sie projectirten einen 1706 Meter langen Canal an der rechten Seite der Donau zur Umgehung des Eisernen Thores, dessen Kosten sie auf 1,849.876 Gulden veranschlagten. Ferner schlugen sie die Herstellung einer bis unterhalb Flora-Mica reichenden Cunette vor, deren Kosten sie auf 404.825 Gulden präliminirten.

Zur Beschleunigung der Beseitigung der Schiffahrtshindernisse bei den Katarakten und am eisernen Thore, trafen die Staaten, welche den Pariser-Vertrag vom Jahre 1856 abgeschlossen hatten, in dem denselben ergänzenden 1871er Londoner Protokoll die Bestimmung, daß die Ufermächte jenes Theiles der im Pariser Vertrage als internationalen Fluß erklärten Donau, wo die Stromschnellen und das Eiserne Thor sich befinden, provisorische Taxen zur Tilgung der für die Ausführung der Regulirungsarbeiten zu contrahirenden Schuld einheben dürfen.

Im Jahre 1871 unterzog über Veranlassung des General-Directors der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Martin Ritter v. Cassian der amerikanische Ingenieur William Mac Alpine die Stromschnellen einer eingehenden Besichtigung und schlug in dem von ihm darüber abgegebenen Gutachten vor: bei Stenka, Kozla, Dojke, Izlász-Tachtalia und Incz Canäle in die Felsen zu sprengen; zwischen Izlász und Tachtalia-Velica und Tachtalia-Mica, sowie bei Greben zur Einengung des Flusses und zur Ausgleichung des Gefälles durch Stauung, Mauern in den Strom zu bauen.

Bezüglich des Eisernen Thores schlug er gleichfalls die Aussprengung eines Canals, eventuell eine Schleusenanlage und die Anwendung der Kettenschiffahrt zur leichteren Ueberwindung der Strömung dahier vor.

Die von der österreichisch-ungarischen und von der türkischen Regierung zur Ausarbeitung eines technischen Gutachtens für die Regulirung dieser Strecke 1874 berufene internationale Commission machte folgende Vorschläge:

Bei Stenka, Kozla, Dojke, Incz und beim Eisernen Thore seien Schiffahrts-Canäle auszusprengen;

bei Izlász-Tachtalia-Greben seien unterhalb Greben große Staudämme aufzuführen;

am Eisernen Thore sei zur Ueberwindung des daselbst vorhandenen großen Gefälles die Kettenschiffahrt in Anwendung zu bringen.

Die Gesammtkosten veranschlagte diese Commission bei einer Tiefe der Canäle von 2 Meter, mit circa 13 Millionen Francs, bei einer Canaltiefe von 1·7 Meter auf 10·6 Millionen Francs.

Die im Jahre 1879 von der ungarischen Regierung in Folge der Theißthal-Ueberschwemmung einberufene Commission begab sich nach Vollendung ihrer Arbeiten an der Theiß über Einladung seitens der ungarischen Regierung zu den Katarakten und zum Eisernen Thore, um auch über die Regulirung dieser Donaustrecke ihr Gutachten abzugeben.

Die Vorschläge dieser Commission schließen sich in vieler Beziehung jenen der 1874er Commission an; eine wesentliche Abweichung beantragte sie nur in Bezug auf das Eiserne Thor selbst, für welches sie einen großen Schleusenbau als das Zweckmäßigste erachtete.

Die Gesammt-Regulirungskosten veranschlagte die 1879er Commission auf circa 22 Millionen Francs, wovon 12 auf den Schleusenbau und Zufahrts-Canal am Eisernen Thor entfallen.

Die Regulirung selbst ist bisher noch nicht in Angriff genommen worden. Dieselbe ist durch den Berliner Vertrag vom Jahre 1878 ganz an Oesterreich-Ungarn überantwortet worden, indem dasselbe durch diesen Vertrag insbesondere mit der Mission betraut wurde, die Hindernisse zu beseitigen, welche der Schiffahrt am Eisernen Thore und bei den Katarakten entgegenstehen. Gleichzeitig wurde Oesterreich-Ungarn das Recht eingeräumt, zur Deckung der Kosten dieser Arbeit die durch Artikel VI des 1871er Londoner-Protokolls in Aussicht genommenen Taxen einheben zu können.

Obwohl für die Verpflichtungen, welche Oesterreich-Ungarn durch diesen Staats-Vertrag übernahm, das ganze Reich einzustehen hat, und obgleich die zu beseitigenden Schiffahrts-Hindernisse sich an der Reichsgrenze befinden, erhob Ungarn dennoch in letzterer Zeit den Anspruch darauf, daß die Stromregulirung am Eisernen Thore und bei den Katarakten lediglich als eine Angelegenheit der jenseitigen Reichshälfte betrachtet werden solle und Ungarn allein das Recht der Einhebung der Peage zuzufallen habe.

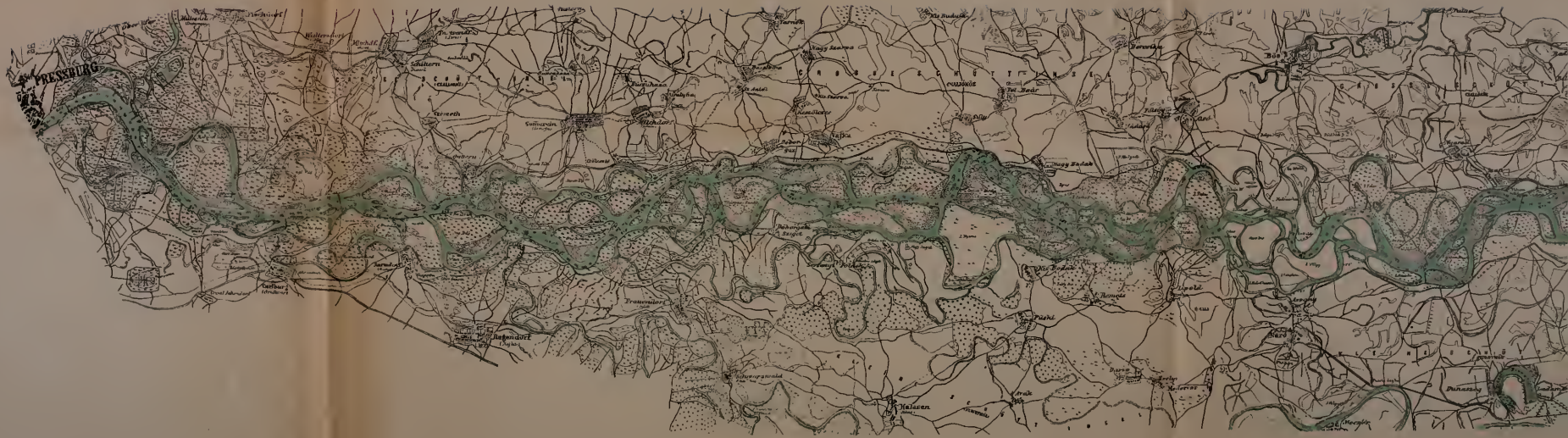
DER STRUDEL UND WIRBEL BEI GREIN
vor den Sprengungen.
Wald Gehackelt
Bomben Gehäckelt
Wildnifs Gehäckelt
Insel Woerth
Markt Struden
Freithof
Hausstein
Hefsgang

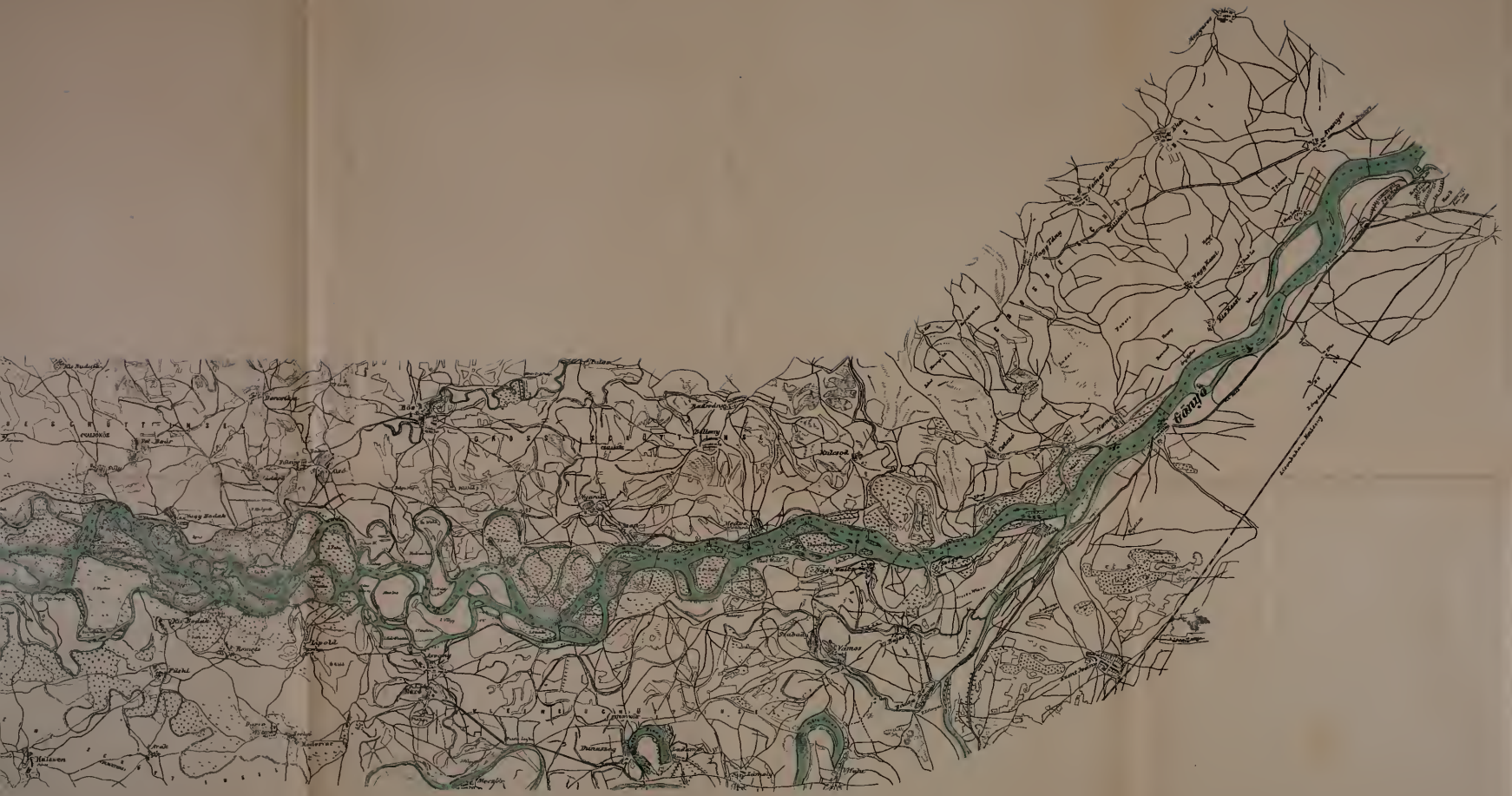
# Lauf der Donau

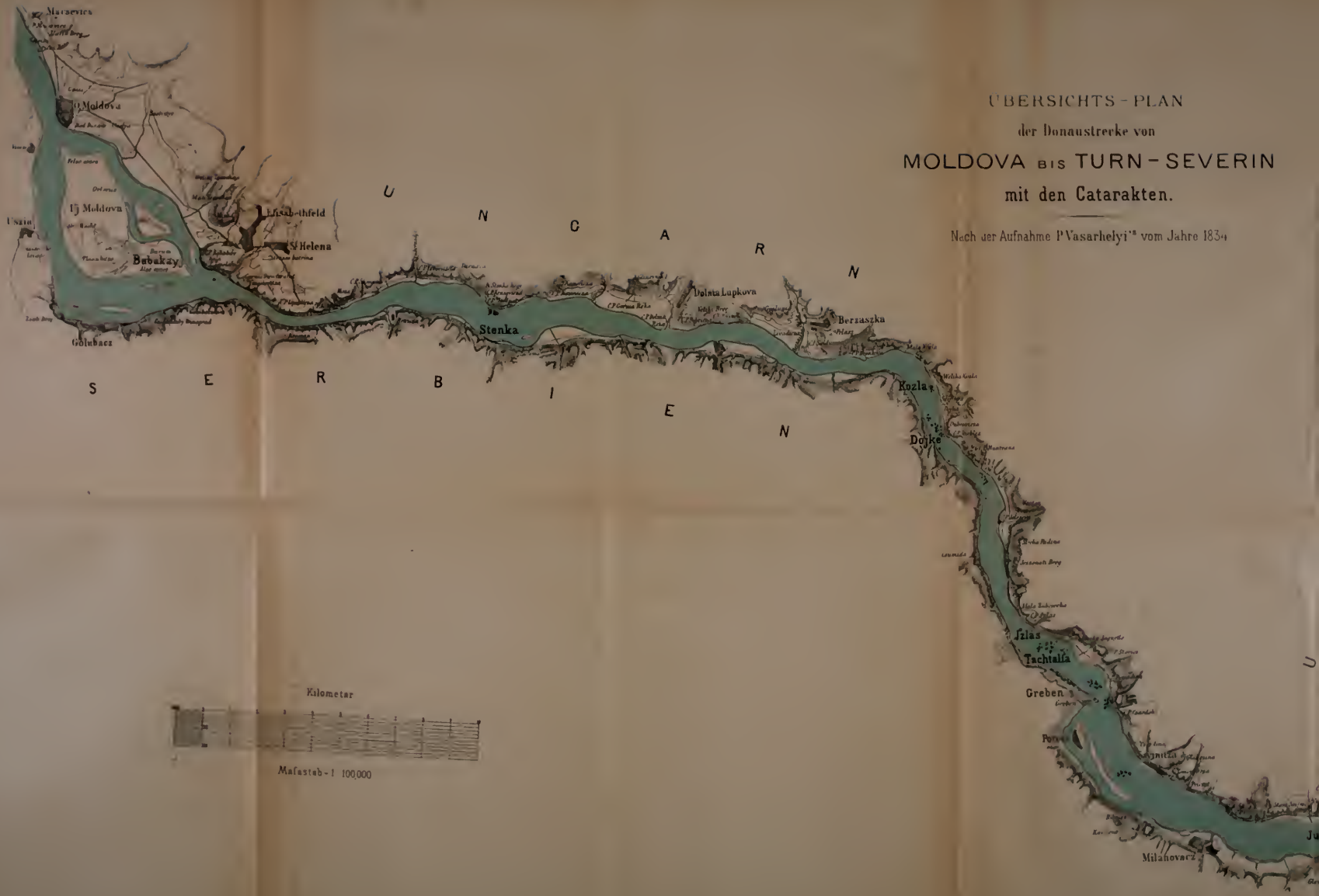
von

# PRESSBURG BIS GÖNYÖ

nach der officiellen Aufnahme.








# ÜBERSICHTS-PLAN

der Donaustrecke von

## MOLDOVA bis TURN-SEVERIN

mit den Catarakten.

Nach der Aufnahme P. Vasarhelyi's vom Jahre 1854

ÜBERSICHTS-PLAN

der Donaustrecke von

# MOLDOVA BIS TURN-SEVERIN

mit den Catarakten.

Nach der Aufnahme P. Vasarhelyi's vom Jahre 1834.

# Der Donauverkehr

## in früherer Zeit und in der Gegenwart.

# Der Donauverkehr in alter Zeit.

Die untere Donau mag wohl schon in uralter Zeit auf einer Strecke von ihrer Mündung aufwärts dem Verkehre gedient haben, denn schon der griechische Geograph Strabo (25 n. Chr.) beruft sich auf bereits einige Jahrhunderte vor ihm entstandene Schriften, aus welchen erhellt, daß von den „sieben Mündungen des Ister die sogenannte heilige, die größte, zur Hinauffahrt benützt ward".

Die Schiffahrt mag auch zu der Zeit bereits eine für die damaligen Verhältnisse ziemlich ausgebildete gewesen sein, weil sie sich schon ihre technischen Ausdrücke geschaffen hatte. So benannten die Schiffer, wie der bezeichnete Schriftsteller anführt, die ihnen beschwerlichen großen Sandbänke, welche der Ister bei seinen Mündungen ablagerte, „als die Brüste".

Daß auch die Römer die untere Donau befuhren, davon geben die auf der Strecke von Golubacz bis zur Trajanstafel noch heute am serbischen Ufer sichtbaren Spuren Zeugniß. Es sind dies in das Gestein gehauene viereckige Löcher, in welche Balken eingefügt waren, die einen, in Form einer hölzernen Galerie längs der Katarakte an den Felsen hinlaufenden Treppelweg trugen, der als Gang für die Zugkräfte diente, welche römische Schiffe den Strom aufwärts zogen.

Früher aber als die untere Donau, machten sich die Römer deren oberen Theil für ihre Kriegszwecke während ihrer, im ersten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung beginnenden Herrschaft über Noricum und Panonnien dienstbar. Drei Flotten hatten sie auf diesem Theile der Donau aufgestellt. Eine war stationirt bei Laureacum (dem heutigen Lorch bei Enns), allwo auch eine bedeutende römische Waffen- und Schilder-Fabrication in lebhaftem Betriebe war. Eine zweite Donauflotte hatte ihre Station bei Comagena (dem heutigen Tulln), und eine dritte, die größte, war bei dem zwischen dem heutigen Petronell und Hainburg gelegenen Carnuntum aufgestellt, welche jedoch nach dem Verfalle dieser Stadt nach Vindobona verlegt wurde

Zu der Zeit, als die Römer diese Gebiete beherrschten, diente aber die Donau nicht nur ihren Kriegsschiffen zu deren Fahrten zwischen den längs des Stromes bestandenen Castellen, Colonien und Municipien, sondern auch viele Handelsschiffe mag damals die Donau getragen haben, worauf schon der Umstand schließen läßt, daß Kaiser Julian (360 n. Chr.) in dem kleinen Guntia (Günzburg ?) die nöthige Menge von entsprechenden Fahrzeugen fand, die er requiriren konnte zur Einschiffung von 3000 Kriegern, mit denen er die Donau hinabfuhr.

Dieses durch die römische Cultur beförderte Aufblühen des Donauverkehres wurde aber unterbrochen durch die im letzten Viertel des vierten Jahrhundertes mit dem Einfalle der Hunnen anhebenden Völkerwanderung, die einem mächtigen Sturme gleich daherbrauste, die Völkerschaften Europa's in erschütternde Bewegung versetzte und deren culturellen Fortschritt, die bisherigen Errungenschaften großen Theiles vernichtend, auf lange hinaus störte.

Jahrhunderte vergingen darnach, ehe sich auf dem Donaustrome neuerdings eine größere Anzahl von Handelsschiffen regte.

Als Byzanz zum Mittelpunkte des orientalischen Handels geworden war, vollzog sich ein großer Theil des Zwischenhandels von Konstantinopel nach dem nordwestlichen Europa donauaufwärts bis nach dem, an der Stelle des einstigen römischen Laureacum erstandenen Lorch, das als Bischofssitz, der in späterer Zeit nach Passau verlegt wurde, zum Stapelplatze geworden war. Hier erfolgte der Umsatz der orientalischen Waaren nach Deutschland, den Niederlanden bis nach Skandinavien, wie auch westeuropäische Erzeugnisse von hier ihren Weg stromabwärts nach Byzanz nahmen.

Vom sechsten bis ins neunte Jahrhundert waren es die zu der Zeit im Besitze der südöstlichen, zwischen dem deutschen und byzantinischen Reiche gelegenen Donauprovinzen befindlichen Avaren, welche diesen Zwischenhandel besorgten.

Zur Zeit Carl des Großen war die Donau bereits wiederum eine vielbenützte Verkehrsstraße geworden, und der Kaiser selbst, der auch die Idee hatte, die Donau durch einen Canal mit dem Rheine in Verbindung zu bringen, nahm sie auf seinen Kriegszügen gegen die Avaren zur Beförderung seiner Heere in Anspruch.

Nach Unterjochung der Avaren durch die ihnen stammverwandten Bulgaren setzten sich diese in den Besitz des vordem von den Avaren betriebenen Zwischenhandels und vermittelten denselben vom neunten bis zum elften Jahrhundert.

Als die Bulgaren 1019 n. Chr. ihre Selbstständigkeit verloren hatten, übernahmen die Ungarn die Ausübung des Zwischenhandels von Konstantinopel nach den oberen Donauländern. Die ungarischen Kaufleute bezogen den Markt zu Byzanz und hatten dort eine ihnen von ihrem Könige Stephan dem Heiligen († 1038) erbaute Kirche. Einer der Hauptorte, über welchen diese ihren Zwischenhandel, den sie vom elften bis in die zweite Hälfte des zwölften Jahrhunderts inne hatten, führten, war Zeugme (Semlin).

Einen sehr erheblichen Einfluß auf die weitere Entwicklung des Donauverkehres nahmen die Kreuzzüge, welche im Jahre 1096 begannen. Viele Kreuzfahrer zogen auf der Donau nach dem Oriente und vermittelten auf ihrer Heimkehr auf dem gleichen Wege in den oberen Donaustädten eine bessere Kenntniß des Morgenlandes, seiner Bedürfnisse, sowie seines Ueberflusses und erweckten daselbst ein lebhaftes Interesse für die Länder des Ostens und für den Handel dahin und zurück.

Ein Umstand war es aber ganz besonders, der, durch die Kreuzzüge hervorgerufen, zur Folge hatte, daß ein immer größerer Theil des Handels von und nach Asien der Donau entlang geleitet wurde. Die dritte lateranische Kirchenversammlung beschloß nämlich, um den heidnischen Beherrschern des heiligen Landes möglichst Abbruch zu thun, daß es der ganzen Christenheit verboten sei, an die Saracenen Waffen, Eisen, Nutzholz und dergleichen Producte, Fabricate und Kriegsgeräthschaften zu verkaufen. Dieses Verbot hatte zunächst zur Folge, daß sich der Handelszug morgenländischer Exporte und Importe durch die Bucharei wandte und durch diese Wiedereröffnung eines schon in älterer Zeit benützten Handelsweges ward jetzt der Handel aus und nach Indien der Donau näher gerückt.

Die deutschen Donaustädte, aufmerksam geworden auf diese neue Conjunctur, schickten sich rasch an, aus derselben Nutzen zu ziehen und besonders Regensburg, damals Wien überlegen, rang sich zum Hauptplatze des Donauhandels empor und gelangte dadurch zu Reichthum und Blüthe, sich geraume Zeit hindurch, bis gegen Ende des dreizehnten Jahrhunderts auf der errungenen Stufe behauptend. Die Schiffahrt von hier aus die Donau hinab bis in die heutige Türkei war bereits im zwölften Jahrhundert in vollem Gange, und als Friedrich I. 1189 seinen Zug nach dem heiligen Lande unternahm, ließ er sich von Regensburg Lebensmittel zu Schiff auf der Donau bis an die Morava in Serbien nachführen.

Zwei noch vorhandene Zollrollen der Mauthstätte Stein an der Donau aus der Zeit Herzog Leopold's (1177—1198), der den Wienern

auch ein Stapelrecht verlieh, gewähren Aufschluß über die Waaren, welche damals aus dem Osten die Donau aufwärts über Ungarn nach Deutschland kamen. Es waren theils griechische Natur- und Kunstproducte, theils morgenländische Specereien: Lorbeerblätter, Safran, Haselnüsse, Oele, Lakritz, Pfeffer, Ingwer, Gewürznelken, Muscatnüsse, Galganwurzel, Kümmel, Rohseide, Seiden- und Halbseiden-Ornate, Purpurmäntel, Goldstoffe 2c.

Schon das gegen Ende des dreizehnten Jahrhunderts über Deutschland hereingebrochene Raubritter-Unwesen war von schädigendem Einflusse auf das Fortblühen dieses, zu so großem Aufschwunge gelangten Donauverkehres, aber einen noch weit bedeutenderen Eintrag erlitt derselbe immer mehr und mehr, als die rührigen Venetianer ihre Handelsbeziehungen mit den Saracenen wieder anzuknüpfen begannen und sich hiezu die Bahn, trotz des vom Papste Clemens V. verschärften Kirchenverbotes, durch Bestechung der Priesterschaft ebneten und den Papst Benedict VI. sogar dazu brachten, förmliche Freiheitsbriefe gegen Geld auszustellen. Als dann gar der ganze Handelsstand Venedigs 1345 durch seine Abgeordneten Marina Falieri und Andreas Cornaro sich vom Papste Clemens VI. gegen Entrichtung einer großen Summe Geldes die vollständige Dispensation vom Kirchenverbote erwirkt hatte, richteten die Venetianer die Schiffahrt nach Alexandrien im großen Style ein, und dadurch wurde Venedig der Hauptsammelpunkt morgenländischer Waaren und überhaupt der erste Handelsplatz Europas während des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts; der Donauverkehr aber verlor dadurch immer mehr an Bedeutung, und als durch die Entdeckung des Weges um Afrika durch Vasco da Gama im Jahre 1498 der ganze morgenländische Handel eine vollständig neue Richtung bekam, wurde es immer ruhiger und stiller auf dem Donaustrome, auf welchem sich dann nur mehr ein wenig geschäftiger Binnenverkehr vollzog.

# Der Donauverkehr vom 15. bis zum Ende des 18. Jahrhundertes.

Der Binnenverkehr, auf welchen die ehemals so bedeutende, dem Handel von und nach dem Oriente dienende Donauschiffahrt nunmehr eingeschrumpft war, erlitt aber selbst noch eine stetig zunehmende Einschränkung in dem Maße, als sich die Verheerungszüge der Türken weiter über die Donauländer verbreiteten, und je mehr ihre Herrschaft über dieselben sich ausdehnte.

In der zweiten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts hatten die Türken das erste Mal festen Fuß in Europa gefaßt, kurze Zeit darauf reichte ihr Länderbesitz schon bis an die Donau, und 1392 brachen sie bereits das erste Mal verheerend in Ungarn ein. Nun mußte die Donau wieder mannigfach sich dienstbar erweisen für kriegerische Zwecke.

Vier Jahre darauf, nachdem die Türken in Ungarn eingefallen waren, zogen steiermärkische Soldaten von Wien aus die Donau nach Ungarn hinab und führten an 70 mit Wein, Mehl und Hafer beladene Proviantschiffe mit sich.

Die von da ab mit nur geringen Unterbrechungen fortwährenden Raub- und Eroberungszüge der Türken forderten zur immer größeren Gegenwehr heraus. Im Jahre 1456, in welchem die Türken Belgrad belagerten, schifften sich in Wien an die 3000 Kreuzfahrer, theils Wiener, theils Bewohner österreichischer Lande, ein und zogen die Donau hinab zur Theilnahme an dem Kreuzzuge, welcher gegen die vor Belgrad lagernden Türken unter der Leitung Hunyady's geführt wurde, der der türkischen Flotte seine bei Slankamen gesammelte, aus 200 Schiffen bestehende, entgegenstellte und mit derselben die türkische zurückschlug. Diesem Siege der Kreuzfahrer auf dem Strome folgte in wenigen Wochen ihr, den vollständigen Entsatz Belgrad's herbeiführender Sieg zu Lande nach. Wenige Decennien später standen jedoch die Türken schon wieder vor Belgrad, diesmal unter Sultan Soliman, nahmen 1521 diese Festung ein, gingen 1526 siegreich aus der Schlacht bei Mohács hervor,

standen 1529 vor Ofen und bald darauf, noch im selben Jahre, das erste Mal vor Wien, von dem sie aber nach einer kurzen Belagerung wieder abzogen.

Diese Belagerung hatte auch zur Folge, daß Ferdinand I. durch dieselbe Veranlassung nahm, „von mehrerer Sicherheit und wegen allerlei beweglichen Ursachen" das Wiener Streitschiff-Arsenal innerhalb die Ringmauern der Stadt zu verlegen. Dieses Streitschiff-Arsenal, welches schon unter Kaiser Friedrich IV. (1440—1493) vorhanden sein mochte, sicher aber bereits unter Kaiser Maximilian I. (1493—1519) bestand, befand sich vor dem Neuthore, ungefähr dort, wo jetzt das Kaiserbad ist. Rings um dasselbe war ein Erdwall aufgeworfen, und die Donau umfloß den Platz, auf dem es stand. Später ging dasselbe in den Besitz der Gemeinde Wien gegen einen Kaufschilling von 500 fl. über. Das neue, von Ferdinand I. errichtete Streitschiff-Arsenal wurde am „Tiefen Graben" erbaut, dort, wo nachmals die von Kaiser Josef II. hinverlegte Verpflegsbäckerei bis in die jüngsten Tage bestand. In diesem Arsenale wurden von den daselbst angestellten „Magistranzen" (Schiffmachern) die in den Türkenkriegen verwendeten Fluß-Streitschiffe, die „Barbetten", „Gallern", „Nassarnschiffe" und die mit Segel versehenen „Fußten", „Brigantinen", „Barchalonga" und „Riffionellen" verfertiget.

Hier gelangten auch die Schiffe zur Ausrüstung, mit welchen im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert die Botschaften mit Geschenken und Tribut nach der Türkei gesandt wurden, seit sich Ferdinand I. 1547 zu einem jährlichen, in der Höhe von 30.000 Dukaten an die Türkei gegen einen von dieser zu gewährenden Waffenstillstand zu entrichtenden Tribut verpflichtet hatte, als Soliman auf seinem neuen Feldzuge in Ungarn siegreich vorgedrungen war. Soliman brach zu diesem Zuge 1543 aus Konstantinopel auf und sandte seinem Heere voraus 371 mit 1,248.000 Metzen Gerste und 40.000 Metzen Mehl beladene Schiffe, welche aus dem Schwarzen Meere in die Donau und dieselbe aufwärts fuhren. Von dieser Zeit an zogen sich die Waffenstillstands-Erneuerungen und Friedens-Unterhandlungen, während welcher jedoch Grenzverletzungen und kleinere Verheerungszüge der Türken immer wieder vorkamen, zwischen Oesterreich und der Pforte fort bis in die zweite Hälfte des siebenzehnten Jahrhunderts, wo die damals ausgebrochenen siebenbürgischen Wirren die Veranlassung wurden zu erneuerten größeren Feindseligkeiten. 1662 brachen in Folge derselben die Türken in großen Massen in Ungarn ein und verbreiteten durch ihre 1663 vollführte Eroberung Neuhäusel's und durch ihre bis nach Mähren und Schlesien

ausgedehnten Streifzüge im ganzen christlichen Europa Entsetzen und Schrecken, so daß sich dem von Kaiser Leopold I. gegen die Türken aufgebotenen Heere nicht blos deutsche, sondern auch französische und sogar schwedische Hilfstruppen anschlossen. Obwohl mit diesem Heere unter Montecuculi's Leitung bei St. Gotthart 1664 ein großer Sieg errungen ward, der zu dem auf eine Dauer von 20 Jahren abgeschlossenen Frieden von Vasvár führte, so waren doch die Türken abermals nach Ungarn aufgebrochen und durch dasselbe gegen Wien gezogen, ehe diese vertragsmäßig bestimmte Friedensdauer noch völlig zu Ende ging. 1683 standen sie an 200.000 Mann stark, unter Kara Mustafa vor Wien, das sie vom 14. Juli bis 12. September belagerten.

Hier von dem vereinigten Heere geschlagen, auf ihrer Flucht nach Ungarn von Carl von Lothringen bei Neuhäusel besiegt, Ofen 1686 ihren Händen entwunden, ward endlich durch den Sieg Prinz Eugen's bei Zenta 1697 die Macht der Türken zum größten Theil gebrochen und beim Friedensschlusse zu Carlowitz gelangte Oesterreich das erste Mal in die Lage, alle von ihm begehrten Vortheile von der Türkei zugestanden zu erhalten. Dieser Friedensschluß bot endlich die Aussicht auf dauernde Zurückdrängung der türkischen Uebermacht. Dem Carlowitzer Frieden folgte 1718 nach der von Prinz Eugen gewonnenen Schlacht bei Peterwardein und Einnahme Belgrad's der Friedensschluß von Passarowitz, mit dem ein vollständiger Commerz-Tractat verbunden war.

Ueber drei Jahrhunderte währten also die Verheerungen und Beunruhigungen, unter welchen die Donauländer bis nach Oesterreich herauf von den Türken zu leiden hatten. Die von denselben im Verlaufe dieser Zeit vollzogenen unzähligen Raub- und Eroberungszüge, sowie ihre culturfeindliche Gewaltherrschaft mußten natürlicher Weise nicht nur directe störend auf den Donauverkehr einwirken, sondern auch die dadurch hervorgerufene Entkräftung der davon betroffenen Länder mußte Handel und Verkehr immer mehr und mehr lähmen.

Während dieser langen Zeit war daher der Binnen-Verkehr auf dem Strome zumeist eingeschränkt auf die Fahrten der Schiffe aus den deutschen Donaustädten nach Wien, welches sich als das äußerste, gegen die türkische Gewalt sichere Bollwerk erwies. Von hier aus wurden allerdings auch von Zeit zu Zeit Schiffahrten weiter hinab versucht und Rohproducte aus Ungarn heraufgeholt, doch konnten dieselben nur dann ausgeführt werden, wenn die Türken zeitweilig Ruhe gewährten.

Auf solche Weise wurde Wien zum Knotenpunkte des Donauverkehres zwischen den mittleren und oberen Donauländern, welcher Verkehr all-

mälig wieder aufzuleben begann, je mehr die osmanische Herrschaft gegen den Balkan zurückwich, die Ruhe gesicherter erschien und die Erholung der Länder beginnen und fortschreiten konnte. Stetig nahm nunmehr der Verkehr zu und fand immer größere Beachtung und Förderung seitens der Wiener. Verordnungen in Bezug auf die Instandhaltung der Treppelwege, des Fahrwassers durch Reinigung des Strombettes ergingen mit der Errichtung des „Leerenbecheramtes".

Dieses Amt hatte nebst der Einhebung der Boden- und Steggebühr für einen bestmöglichen Verkauf der von der oberen Donau herab angekommenen Schiffe zu sorgen, damit einerseits die angelangten Schiffer ihre Fahrzeuge, wenn sie derselben nach Vollendung ihrer Thalfahrt nicht mehr bedurften, nicht um jeden Preis veräußern mußten; andererseits aber diejenigen, welche sich nicht selbst Schiffe bauen konnten, keinen Mangel an brauchbaren Schiffen hatten.

Die Schiffe, welche auf der bayerisch-österreichischen Strecke der Donau verwendet wurden, waren insbesonders: die „Hochenauer- oder Klobzillen", die „Kelheimer", die „Gamseln" und die „Plätten". Die Hochenauer, welche eine Länge von 43 bis 47 Meter hatten und bis zu 1000 Metercentner tragen konnten, sowie die ähnlichen nur etwas kleineren Kelheimer-Schiffe wurden vornehmlich zum „Gegentrieb" (zur Bergfahrt) benützt und mit Pferden stromaufwärts gezogen. Die Gamseln und Plätten wurden nur zur „Naufahrt" (Thalfahrt) verwendet. Auf der unteren, ungarischen Strecke der Donau waren größere Ruderschiffe, von denen insbesondere die „Komorner" beliebt waren, im Gebrauche, welche eine Tragfähigkeit von über 2500 Metercentner hatten.

In allen größeren Orten längs der Donau befanden sich Schiffmeister, welche die Verfrachtung besorgten.

Im Jahre 1696 richteten die Regensburger neben den gelegentlichen Fahrten nach Wien, regelmäßige ein und vom 4. März desselben Jahres ging allwöchentlich das Regensburger „Ordinari" Schiff mit Ladung und Reisenden nach Wien ab.

1712 folgten die Ulmer diesem Beispiele nach, und bald gab es keine Stadt der oberen Donau mehr, welche nicht ihre „Ordinari" nach Wien absandte.

Immer größer wurde die Anzahl der Schiffe, welche beim Rothen Thurm im Donau-Canale und in Nußdorf landeten. Mit Beginn des achtzehnten Jahrhunderts war dahier der Verkehr, wie die Wassermauth-Register nachweisen, schon ein sehr lebhafter. Mit stetig reichhaltigerer Ladung langten Schiffe aus Bayern und Oesterreich hier an, ebenso wie immer

zahlreichere Schiffe aus Ungarn mit allerlei Getreide, Vieh und Producten herauf kamen, während die Wiener Schiffmeister die Donau abwärts nach Ungarn und stromaufwärts bis Passau und Regensburg fuhren.

1782 wurde, mächtig gefördert durch die Unterstützung Kaiser Josef II., der der Entwickelung des Commerzes nach den unteren Donauländern und nach dem Oriente eine besondere Sorgfalt zuwendete, der erste Versuch gemacht zur Anbahnung eines directen Verkehres dahin. Die Großhandlung Willishofen & Comp. erhielt über ihren dem Kaiser unterbreiteten Antrag: erbländische Fabrikate directe nach Cherson und Constantinopel verschiffen und dortselbst zu verkaufen, die allerhöchste Genehmigung, welche mittelst Hofdecretes vom 30. März 1782 (Anlage I) den Kaufleuten mit der Aufforderung zur Betheiligung bekannt gegeben wurde. Nach Verlautbarung dieses Decretes richtete die genannte Großhandlung ein Circulär (Anlage II) an die Fabrikanten, womit sie dieselben aufforderte, sich an der Unternehmung zu betheiligen. Am 11. Juli desselben Jahres ging das erste Schiff unter der Führung des schließlich vom Kaiser dazu eigens beorderten Pontonier-Hauptmannes von Lauterer von Wien nach Cherson und Constantinopel ab. Die Ladung von circa 1000 Centner bestand aus:

41 Ballen feiner und ordinärer Tücher, Flanelle, wollener Zeuge und Segeltuch;

82 Kisten mit Porzellan, Gläsern, Spiegeln, Knöpfen, Klingen, Gewehren, Messern, Tabakdosen, Handschuhen, Borden, Spitzen, Strümpfen, Leinen- und Seidentücheln, Leinwand, Kattun, Bändern, Flor und Gaze;

21 Fässer Eisen- und Stahlgeschmeide, Sensen, Stahl, Eisen und Blei.

Zu dieser Expedition gesellte sich noch während deren Reise ein auf der Drau und Save herabgekommenes mit Wein und Landesproducten beladenes Schiff, welches demselben Handlungshause gehörte. Beide Schiffe fuhren die Donau bis zu ihrer Mündung hinab, wo die Expedition auf das dort ihrer wartende russische Schiff „Katharina" überschifft wurde und mit diesem am 18. August in Cherson einlangte.

Der Erfolg dieses Versuches war ein so günstiger, daß er zur Wiederholung aufmunterte. Im Frühjahre 1783 wurde die zweite Expedition von den Willishofen ausgerüstet, wozu der Kaiser diesmal das im Jahre 1771 erbaute größte Segelschiff zur Verfügung stellte. Diese zweite Unternehmung, so vortheilhaft sie auch zu werden versprach, endete für die Betheiligten mit großen Verlusten, welche durch auffallende Unregelmäßigkeiten der Willishofen herbeigeführt wurden.

Obwohl der Vorfall von weiterer Theilnahme an solchen Expeditionen anfänglich abschreckte, gewann doch die Ueberzeugung von der Wichtigkeit dieses Handelsverkehres schließlich wieder die Oberhand, so daß es möglich ward, an einen neuen Versuch zu denken. Ein solcher wurde von Baron von Taufferer inscenirt. Derselbe gründete eine derartige Unternehmung auf Actien und fand rasche Abnahme derselben. Die Waaren dieser Expedition wurden auf Ruderschiffen auf der Donau abwärts geführt bis gegen Semlin, wo ein größeres Segelschiff sie erwartete, auf welches die Güter überladen wurden. Als dieses große Schiff, das mit Kanonen ausgerüstet war, vor Belgrad vorbeikam, wurde es dort von den Türken angehalten, weil dieselben erst einen Boten an den Divan entsandten mit der Anfrage, wie dieses Schiff weiters zu behandeln sei. Die Expedition hatte bis zur Rückkehr des Boten aus Constantinopel vor Belgrad zu warten, wodurch sie die für den Absatz ihrer Fracht günstigste Zeit versäumte; sie kam zu spät an ihrem Bestimmungsorte an, in Folge dessen die meisten Waaren unverkauft in Magazine eingelagert werden mußten.

Dieses Schiff war auch das erste, welches mit der k. k. Flagge das Schwarze Meer befuhr.

Außer der Taufferer'schen Unternehmung expedirten noch insbesondere Hussein Aja und Osman Pascha erbländische Waaren und Fabrikate nach dem Oriente. Der Letztgenannte sandte vornehmlich böhmische und mährische Manufactur-Waaren durch die Schiffmeister Winkelmann nach Konstantinopel.

Die Fahrten wurden immer zahlreicher, in- und ausländische Firmen wurden zur Theilnahme aufgemuntert.

Die Fracht von Wien bis Constantinopel kostete 3 bis 3½ Gulden per Wiener Centner, nebst welcher eine Assecurranzgebühr mit 3% vom Werthe der Waaren berechnet wurde.

Der lebhaft gewordene Verkehr nach der Türkei hatte bald auch zur Folge, daß türkische Schiffe nach Wien kamen. 1784 langte daselbst bereits eine größere Anzahl solcher ein. Dieselben waren beladen mit Kaffee, Reis, Rosinen, Mandeln, Citronen, Wolle u. dgl. und tauschten als Rückfracht erbländische Fabricate ein.

Die Ausfuhr nach der Türkei erreichte gegen Ende der Achtziger-Jahre des vorigen Jahrhunderts im Durchschnitte gegen 6 Millionen Gulden jährlich und die Einfuhr, mit der viel Wolle aus der Wallachei und Anatolien ins Land kam, bei 9 Millionen Gulden. Das sogenannte Dreißigstamt in Semlin, der österreichischen Ausbruchsstation, gab noch

in den Neunziger-Jahren des 18. Jahrhunderts einen Ertrag von über 100.000 Gulden, und an Contumaz-Gebühr wurden dahier bei 20.000 Gulden per Jahr eingenommen. Die Couriere von hier bis Konstantinopel sollen dem kaiserlichen Hofe Nichts gekostet haben, weil das Briefporto der Privat-Correspondenzen soviel eintrug, als zur Unterhaltung jener nöthig war. Die Ueberfahrt nach Belgrad war damals für 15.000 Gulden verpachtet.

Es war wieder regsam geworden auf der Donau, auf deren oberer und mittlerer Strecke zahlreiche Schiffe im Dienste eines lebhaften Binnenverkehres den Strom auf- und abwärts fuhren und auf deren mittlerem und unterem Laufe der Verkehr nach dem Oriente, einen stetig günstigeren Fortschritt zeigte. Aber auch dem über die adriatischen Häfen gehenden Außenhandel Ungarns wurde die Donau damals nutzbar gemacht. Man führte nach Triest bestimmte Waaren auf Schiffen die Donau hinab in die Save, dieselbe aufwärts bis Sissek, wo man die Frachten in kleine Fahrzeuge umlud und mit denselben bis Laibach fuhr. Hier erst verließ man das Wasser und transportirte die Güter auf der Landstraße dem Hafen zu. Die nach Fiume und Porto Re gehenden Waaren führte man gleichfalls die Donau abwärts bis zur Save, dann diese hinauf bis zur Kulpa, auf welcher man die Schiffe noch bis Carlstadt brachte, wo der Umschlag der Güter zum Landtransporte auf der Karoliner-Straße erfolgte.

Immer weitere Ziele setzte sich der Speculationsgeist und schon waren zur Gewinnung neuer Verbindungen Expeditionen nach Anatolien, Amasien und insbesondere Trapezunt in Aussicht genommen, als wieder Feindseligkeiten, welche zwischen Oesterreich und der Türkei ausbrachen, den kaum zum neuen Aufschwung gebrachten Verkehr erschütterten und störten. Der Krieg war allerdings bald beendigt und führte 1791 zum Friedensschlusse von Sistova (Anlage III), in welchem der Passarowitzer Handels-Tractat erneuert wurde; allein trotz dieses Friedensschlusses stellten sich immer wieder kriegerische Verwicklungen mit der Türkei ein, und trotz der erneuerten Handels-Senede hatten die Kaufleute stets zu leiden unter fortwährenden Nergeleien seitens der türkischen Behörden zu Belgrad, Widdin und Sistova. Der neu begonnene Donau-Orienthandel ward dadurch rasch wieder herabgedrückt und fristete sich bald nur mehr kümmerlich fort, so daß höchstens alljährlich im Frühjahre bei günstigem Wasserstande einige Dutzend „Gamseln" über das Eiserne Thor bis Rustschuk und Galatz hinabfuhren.

# Der Donauverkehr im 19. Jahrhundert.

## Förderung der Donauschiffahrt durch den Staat.

In unserem Jahrhunderte wurde, insbesondere am Beginne desselben, der Schiffahrt im Allgemeinen sowie auch jener auf der Donau seitens des Staates manche Sorgfalt zugewendet. Eine Reihe von Verordnungen, Gesetzen und Staatsverträgen gibt davon Zeugniß.

Gleich am Anfange des neunzehnten Jahrhunderts war die Schiffahrts-Ordnung vom 20. März 1770 für die obere Donau (Anlage IV) erneuert worden, welche in den letzteren Jahren völlig unbeachtet geblieben war, wodurch viele Unglücksfälle herbeigeführt wurden und die Schiffahrt erschwert ward.

Um auch für die untere Donau die Beschwernisse zu beseitigen, welche durch das Verhalten der türkischen Behörden gegen die österreichischen Schiffer und Kaufleute hervorgerufen, dem Verkehre daselbst hinderlich entgegenstanden, wurde im Mai 1815 ein neuer Ferman (Anlage V) von der Türkei erwirkt, mit welchem den türkischen Bassen, Befehlshabern, Richtern und Obrigkeiten längs der Donau-Ufer, der gemessene Befehl zuging, die österreichisch-kaiserlichen Donaufahrer mit keinen was immer für unrechtmäßigen Forderungen mehr zu belästigen, und jeden Anlaß zu neuen Beschwerden zu vermeiden.

Zur Aufmunterung der auf die Erzielung einer rationelleren Methode der Aufwärtsbeförderung von Schiffen als der bisher einzig üblichen, kostspieligen und einen unverhältnißmäßig bedeutenden Zeitaufwand erheischenden, vermittelst der Zugthiere bewerkstelligten, wurde am 13. Juli 1813 durch Hofdecret verlautbart, daß demjenigen, welcher eine Erfindung, kraft der befrachtete Schiffe ohne Anwendung von Zugvieh, stromaufwärts fortgeschafft werden könnten, anzeigt, oder deren Ausführbarkeit praktisch darstellen würde, auf diese Erfindung ein angemessenes Privilegium ertheilt wird.

Als 1816, neun Jahre später, wie in New-York der erste amerikanische Raddampfer in die See stach, das erste englische Dampf-

schiff vom Stapel lief, den Canal befuhr und dadurch alle Aufmerksamkeit in hohem Maße auf dieses neue Verkehrsmittel hingelenkt wurde, erließ Kaiser Franz, von dem Wunsche beseelt, diesen wichtigen Fortschritt nunmehr so rasch als möglich den österreichischen Staaten zu Gute kommen lassen zu können, am 22. November 1817 ein Hofdecret (Anlage VI) mit dem die Bedingungen, unter welchen die Ertheilung ausschließender Privilegien für die Schiffahrt mit Dampfbooten und die dabei zu beobachtenden Vorsichten verlautbart wurden, das dann 1818 eine Ergänzung in Bezug auf die Behandlung mehrerer gleichzeitiger Bewerbungen erfuhr. (Anlage VII.)

Im Jahre 1830 schritt man zur Beseitigung einiger noch als Nachlaß jener Zeit übrig gebliebenen Vorrechte, wo solche Einzelnen im Uebermaße zum Nachtheile der Gesammtheit gewährt oder von denselben vorweggenommen wurden, wie beispielsweise die Grundruhr, das Stapelrecht einzelner Städte, und zahllose Zollstätten verschiedener Gemeinden und adeliger Grundbesitzer. (In Niederösterreich allein waren an die 77 dieser Zollstellen.)

Die noch in unserem Jahrhundert bestandenen derartigen, die freie Bewegung der Schiffahrt hinderlichen Ueberreste einer früheren Zeit, waren insbesondere die Rechte einzelner Schiffergilden an der Donau, an der Salzach und an dem Inn, wonach fremde Schiffer weder stromauf- noch abwärts Ladung einnehmen durften, ohne sich vorher mit den betreffenden Gilden abgefunden, d. h. einen Theil des Frachtlohnes denselben vorweg abgetreten zu haben. So nahmen die Linzer Schiffmeister von fremden Schiffern von jedem Centner, den ein solcher in ihrer Stadt einlud, 30 kr. W. W., oft selbst noch mehr, ab.

Durch Hofdecret vom 25. Februar 1830 wurden diese Vorrechte der genannten Schiffergilden aufgehoben, und am 8. April desselben Jahres ward mittelst Hofkammerdecret auch die Gebühr abgeschafft, welche die Donaufahrer unter dem Titel „Bodenrecht" bisher zu entrichten hatten.

Inzwischen bildeten sich an den Donaumündungen neue Verhältnisse heraus, welche für die Schiffahrt daselbst immer nachtheiligere Zustände herbeiführten. Dieselben wuchsen in dem Maße an, als die russische Herrschaft weiter herab den Donaumündungen zu und schließlich über dieselben hinausschritt, und sich über das Schwarze Meer ausdehnte.

Der Friede zu Bukarest 1812 schob die russische Grenze bis zum Kilia-, der Vertrag von Akjerman 1826 bis zum Sulina-, und der

Friedensschluß von Adrianopel 1829 bis zum St. Georgs-Arme vor, wornach auch das Donau-Delta, obwohl es vertragsmäßig als neutrales Gebiet stipulirt war, doch de facto unter russische Herrschaft kam.

Seit dieser Zeit nahm die Versandung der Donaumündungen in rapider Weise zu, weil Rußland gar nichts that zu deren Beseitigung. Hiedurch und durch die drückende Ueberwachung der Schiffahrt, welche Rußland ins Werk setzte, hatte dieselbe außerordentlich zu leiden, so daß es für die österreichische Regierung zur dringenden Nothwendigkeit wurde, zum Schutze seiner Schiffahrt und seiner durch eine Behinderung derselben beeinträchtigten Handelsinteressen, Abhilfe dieser traurigen Zustände anzubahnen. Unterhandlungen mit der russischen Regierung wurden angeknüpft und durch die in Petersburg am 13. November 1840 auf die Dauer von 10 Jahren vereinbarte und nachmals bis Ende 1851 verlängerte Convention in Betreff der Donauschiffahrt zum Abschlusse gebracht. (Anlage VIII.)

Die wesentlichen Bestimmungen dieser Convention waren:

Die Donau soll vom Schwarzen Meere bis zur österreichisch-bayerischen Grenze gänzlich frei sein, keinem Zolle unterliegen und in Bezug auf den Handel Niemandem weder die Aufwärts- noch Abwärtsbefahrung des Stromes verwehrt werden können.

Den österreichischen Schiffen ist das Recht gewährleistet, sich am russischen Gebiete längs des Stromes aufwärts ziehen lassen zu können.

Die Schiffe dürfen an keiner Stelle länger aufgehalten werden, als es die Durchsicht der Schiffspapiere erheischt.

Die russische Regierung ist verpflichtet, so rasch als möglich der Versandung der Sulinamündung Einhalt zu thun, sie fahrbar zu machen und zu erhalten; ferner in kürzester Frist einen Leuchtthurm an der Mündung zu errichten und daselbst ein Leuchtfeuer alljährlich vom 1. März bis December zu unterhalten.

Zur Hereinbringung der Kosten dieser Herstellungen und Unterhaltungen kann Rußland folgende Gebühren, jedoch nur beim Auslaufen der Schiffe, einheben:

von Zweimastern 2 spanische Piaster,
„ Dreimastern 3 „ „
„ von Dampfschiffen ohne Unterschied 3 spanische Piaster,

und als Leuchtthurmgebühr haben alle österreichischen Schiffe einen spanischen Piaster zu entrichten.

Dieser mit Rußland vereinbarten Convention folgte der seitens der österreichischen Regierung am 2. December 1851 abgeschlossene und am

14. Mai 1852 ratificirte Schiffahrtsvertrag (Anlage IX) mit Bayern, wodurch die Freiheit der Donauschiffahrt bis zur bayerisch-württembergischen Grenze ausgedehnt ward. Ferner wurde hiedurch vereinbart:

daß alle bisher eingeräumten ausschließlichen Berechtigungen und insbesondere Begünstigungen Einzelner aufgehoben seien und künftig Niemandem mehr gewährt, ebenso wie alle bisher etwa noch zur Belastung der Schiffahrt bestehenden Wasserzoll- und andere Abgaben aufgehoben, sowie endlich die Schiffahrtsgebühren auf wenige Punkte und Minimalsätze eingeschränkt werden sollen;

daß beide Contrahenten sich weiters verpflichteten zur Erlassung gleichmäßiger Schiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften, sowie zu gleichmäßiger Handhabung derselben; endlich daß sich beide Contrahenten verpflichteten, in ihren Staaten die nöthigen Vorkehrungen zu treffen zur Beseitigung aller Schiffahrtshindernisse auf den Strömen und Flüssen.

Zu diesem Vertrage wurden noch Separat-Artikel stipulirt, durch welche die Aufrechterhaltung des Privilegiums der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis zu dessen Ablauf 1880, wenn eine frühere Auflösung desselben nicht erfolgen sollte, vorbehalten blieb, und Oesterreich die Verpflichtung übernahm, dahin zu wirken, daß den bayerischen Schiffen den österreichischen gleiche Begünstigungen seitens Rußlands und der Türkei für die untere Donau zu Theil werden.

Als Consequenz dieses Vertrages erfolgte am 4. Jänner 1855 eine Verordnung des österreichischen Handels-Ministeriums (Anlage X), womit die am 20. Juni 1813 und 6. November 1817 erlassenen Vorschriften, wegen Ertheilung von Privilegien für die Dampfschiffahrt auf Flüssen und Binnenseen außer Wirksamkeit gesetzt wurden.

Am 5. Juni 1855 trat Württemberg dem zwischen Oesterreich und Bayern abgeschlossenen Vertrage bei (Anlage XI).

Nunmehr war die Freiheit des Verkehres auf der Donau und ihren Nebenflüssen von Württemberg bis in's Schwarze Meer durch Staatsverträge gewährleistet und die baldige Beseitigung der im Strome befindlichen Schiffahrtshindernisse durch die von den Staaten gegenseitig eingegangenen Verpflichtungen in nähere Aussicht gestellt. Allein nur in Bezug auf die Freiheit des Verkehres auf der württembergisch-bayerischen und österreichisch-ungarischen Strecke der Donau waren die Bedingungen dieser Staatsverträge wirklich zur Thatsache geworden; alle übrigen Bestimmungen aber blieben unausgeführt. Die bedeutenden Schiffahrtshindernisse auf der österreichisch-ungarischen Donau bestanden nach wie

vor, die Versandung der Donaumündungen machte stetig größere Fortschritte und sie geriethen in immer trostloseren Zustand, so daß die Befürchtung vollkommen gerechtfertigt erschien, daß die Donau, dieser größte Strom Mittel-Europas in kürzester Zeit sich dem Verkehre gänzlich verschließen wird.

Der Pariser Friede vom Jahre 1856 (Anlage XII), mit welchem der 1854 ausgebrochene Krimkrieg seinen Abschluß fand, brach endlich die Bahn zu besseren Verhältnissen für die Donauschiffahrt, namentlich an den Mündungen.

Die wichtigeren, auf die Donau bezüglichen Bestimmungen dieses Friedensvertrages sind:

Das Schwarze Meer ist neutralisirt und der Handelsmarine aller Nationen geöffnet. (Art. 11.)

Rußland und die Türkei werden in den Häfen am Schwarzen Meere die Consuln fremder Nationen zulassen. (Art. 12.)

Die Donau ist im Sinne der Artikel 108—116 der Wiener Congreß-Acte ein internationaler Fluß und die Mündungen derselben sind unter den Schutz des europäischen Völkerrechtes gestellt. Es dürfen weder Zölle noch irgend welche Abgaben, die allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gegründet sind, erhoben werden. Die von den einzelnen Staaten zu erlassenden sicherheitspolizeilichen Vorschriften sind in einer, die freie Bewegung der Schiffahrt möglichst begünstigenden Weise abzufassen. (Art. 15.)

Zur Durchführung der vorstehenden Bestimmungen wird eine Commission (die Europäische Donau-Commission) eingesetzt, bestehend aus je einem Vertreter Oesterreichs, Frankreichs, Englands, Preußens Rußlands, Sardiniens und der Türkei. Diese Commission hat die Donaumündungen von Isaktscha an und die angrenzenden Theile des Schwarzen Meeres von den Schiffahrtshindernissen zu befreien und in den bestmöglichen Zustand der Schiffbarkeit zu versetzen. Zur Deckung der hiedurch entstehenden Kosten wird die Commission eine für alle Nationen gleiche Gebühr einzuheben haben. (Art. 16.)

Eine Commission (die Uferstaaten-Commission), bestehend aus je einem Abgeordneten von Oesterreich, Bayern, der Türkei, Württemberg und drei Commissären der Donau-Fürstenthümer, wird permanent sein und auszuarbeiten haben:

1. Die Schiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften;

2. die Beseitigung der Hindernisse, welche sich der Anwendung der Wiener Congreß-Acte auf die Donau entgegenstellen;

3. die längs des ganzen schiffbaren Laufes der Donau zu treffenden nothwendigen Vorkehrungen; ferners wurde bestimmt, daß nach Auflösung der europäischen Donau-Commission die beständige Uferstaaten-Commission mit den Befugnissen, welche bis dahin für die erstere bestehen werden, versehen und dann über die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit der Mündungen und der angrenzenden Theile des Meeres zu wachen haben wird. (Art. 17 und 18.)

Im Sinne dieser Bestimmungen des Art. 17 im Pariser Vertrage vom Jahre 1856 constituirte sich die Uferstaaten-Commission und brachte die am 7. November 1857 abgeschlossene Donauschiffahrts-Acte (Anlage XII) zu Stande, deren wesentliche Bestimmungen die nachfolgenden sind:

Die Schiffahrt auf der Donau ist von der Schiffbarkeit dieses Stromes bis ins Schwarze Meer vollständig frei, hat sich jedoch an diese Schiffahrts-Acte und an die Strompolizei-Vorschriften zu halten. (Art. 1.)

Alle ausschließlichen Privilegien oder sonstigen Begünstigungen im Schiffahrtsbetriebe Einzelner sind gänzlich aufgehoben und können künftig Niemandem mehr ertheilt werden. (Art. 2.)

Alle bisher etwa an der Donau noch bestehenden Zwangsrechte (Stapel-, Niederlags-, Umschlags- oder Vorkaufsrecht) sind für immer aufgehoben. (Art. 3.)

Der Betrieb der Schiffahrt aus dem offenen Meere nach jedem Landungsplatze der Donau, und von jedem solchen in das offene Meer steht den Schiffern aller Nationen frei. (Art. 5.)

Die eigentliche Flußschiffahrt, welche nur zwischen den Landungsplätzen der Donau stattfindet, ohne das Meer zu berühren, ist den Schiffern der Uferländer vorbehalten (Art. 8), und es ist jedem Schiffahrts-Unternehmer des einen Uferlandes gestattet, in dem Gebiete des andern an den Uferplätzen des Stromes Schiffs-Agenturen aufzustellen und die öffentlichen Schiffahrts-Anstalten gleich den Einheimischen zu benützen (Art. 9); ebenso sollen alle Vortheile, welche ein Uferland in Bezug auf die Donauschiffahrt irgend einer Nation einräumt, auch den Schiffern aller Uferländer zu Gute kommen. (Art. 10.)

Ein Fahrzeug kann nur dann zum Betriebe der Flußschiffahrt zwischen allen Donau-Uferplätzen zugelassen werden,

1. wenn es einem den Gesetzen eines der Uferstaaten unterstehenden und in demselben seßhaften Unternehmer angehört, und wenn derselbe von diesem Staate die Berechtigung zur Flußschiffahrt erlangt hat,

2. wenn dasselbe mit einem Schiffspatente, und der Schiffsführer mit einem Schifferpatente versehen ist. (Art. 11—18 und 35.)

Keine Gebühr, welche sich allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gründet, noch irgend eine Abgabe von Waaren, die sich an Bord der Schiffe befinden, darf auf der Donau erhoben werden, außer den durch diese Schiffahrts-Acte vorgesehenen, lediglich zur Deckung der Auslagen für die Arbeiten und bleibenden Anstalten, welche die Europäische Commission zur Sicherung und Erleichterung der Schiffahrt vollführen lassen wird, bestimmten Taxen. (Art. 19—21.)

Die Regierung eines jeden der Uferstaaten hat einen oder mehrere Häfen zu bestimmen als freie Niederlagsorte, wo die Waaren aller Nationen kürzere oder längere Zeit unter zollämtlicher Aufsicht in Magazine eingelagert werden, und von wo sie dann wieder zum abgabenfreien Weitertransporte auf dem Meere gelangen können. (Art. 26.)

Jeder Uferstaat ist gehalten, an den Stellen, wo es die Stromverhältnisse geboten erscheinen lassen, zur Vermeidung von Unglücksfällen einen Lootsendienst zu organisiren, und die Schiffer sind verpflichtet, sich dieser Lootsen zu bedienen, wo dies vorgeschrieben sein wird. (Art. 33.)

Ebenso ist jedes der Uferländer verpflichtet, in seinem Gebiete auf der Donau jene Arbeiten ausführen zu lassen, welche die Uferstaaten-Commission im Sinne des Artikels XVI des Pariser Vertrages als nothwendig bezeichnen wird. (Art. 36.)

In Folge der Schiffahrts-Acte ward nun das Privilegium der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aufgehoben, und mittelst Verordnung des österreichischen Handelsministeriums und Armee-Obercommandos vom 12. Juli 1858 (Anlage XIV) wurden die Bedingungen verlautbart, unter welchen von jetzt ab im Sinne der Schiffahrts-Acte die Concession zur Ausübung der Dampfschiffahrt auf der Donau erlangt werden konnte.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde gleichzeitig für die noch unabgelaufene Dauer ihres bestandenen Privilegiums durch Gewährung einer Staatsgarantie entschädigt.

Nachdem die Europäische Commission einen großen Theil der durch Artikel XVI des Pariser-Vertrages vom 30. März 1856 ihr zugefallenen Aufgabe ausgeführt hatte, wodurch an der unteren Donau neue Verhältnisse geschaffen wurden, ergab sich die Nothwendigkeit, dieser veränderten Situation entsprechende Rechte und Verpflichtungen für die verschiedenen Betheiligten durch öffentliche Acte festzustellen, und so schritt man am

2. November 1865 zur Vereinbarung der Schifffahrts-Acte für die Donaumündungen. (Anlage XV).

Diese Acte normiren die materiellen Bedingungen der Schiffahrt, die allgemeinen Verfügungen bezüglich der administrativen Schiffahrtsordnung, die Strandpolizei- und Quarantain-Vorschriften, die Schiffahrtsgebühr, sowie die Neutralität aller Werke, wie auch aller Anstalten der Europäischen Commission und stellen gleichzeitig unter den Schutz dieser Neutralität das ganze Ueberwachungs- und technische Personale der Commission, sowie den auf Grund der Acte von der Hohen Pforte zu ernennenden Schiffahrts-General-Inspector und dem Hafen-Capitän von Sulina.

Am 13. März 1871 wurde zwischen Oesterreich-Ungarn, dem Deutschen Reiche, Frankreich, England, Italien, Rußland und der Türkei ein neuer, einzelne Punkte des Pariser Vertrages abändernder Pact, das sogenannte Londoner Protokoll (Anlage XVI) geschlossen, in dem festgesetzt ward:

daß die Türkei die Meerengen den Kriegsschiffen der Verbündeten in dem Falle solle öffnen können, wenn es zum Schutze der Ausführung der Bestimmungen des Pariser Vertrages als nothwendig erscheinen sollte;

daß das Schwarze Meer wie bisher der Handelsmarine aller Nationen offen bleibt;

daß die Functionsdauer der Europäischen Commission bis zum 24. April 1883 zu währen hat;

daß diejenigen Uferstaaten, deren Gebiet der Theil der Donau bespült, wo die Stromschnellen und das Eiserne Thor der Schiffahrt Hindernisse bilden und die sich vorbehalten haben, ein Uebereinkommen untereinander zu treffen zur Beseitigung dieser Hindernisse, das Recht zugestanden erhalten, eine provisorische Taxe einzuheben.

Im Jahre 1873 erlangte das zur verfassungsmäßigen Behandlung gebrachte Uebereinkommen Gesetzeskraft, welches von den betreffenden österreichisch-ungarischen Fachministerien mit der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Betreff der Auflösung des Garantie-Verhältnisses abgeschlossen worden war. (Anlage XVII.) Darnach wurde jeder Anspruch dieser Gesellschaft auf weitere Staats-Subvention aufgehoben, derselben dagegen ihr vollkommen freies Eigenthums- und Verwaltungsrecht mit Ausschluß der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn wiederhergestellt und sie gegen Entrichtung einer in vier sechsmonatlichen Raten abzutragenden Summe von 2,750.000 Gulden von jeder weiteren Rückzahlung

der ihr vom Staate in den Jahren 1858 bis 1865 zugeflossenen 8,532.373·78 Gulden entbunden.

Im selben Jahre (1873) wurden auch vom österreichischen Handelsministerium neue Bedingungen verlautbart für die Zulassung zur Prüfung von Bewerbern um Schifferpatente zur Führung von Dampfschiffen auf der Donau (Anlage XVIII), und 1874 publicirte dasselbe Ministerium eine Verordnung vom 31. August dieses Jahres, womit eine provisorische Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung für die ober- und niederösterreichische Strecke der Donau erlassen wurde (Anlage XIX).

In dem im Jahre 1878 zu Berlin zwischen den Paciscenten des Pariser Vertrages abgeschlossenen Uebereinkommen (Anlage XX) wurde in Bezug auf die Schiffahrt und den Handels-Verkehr in den unteren Donauländern bestimmt, daß alle in früherer Zeit seitens der Türkei mit anderen Mächten getroffenen und bisher zu Recht bestehenden Vereinbarungen von Seite Bulgariens und Serbiens aufrecht zu erhalten sind, bis diese Fürstenthümer mit den betreffenden Mächten selbst neue Abmachungen getroffen haben werden (Art. 8 und 37).

Ferners wurde bestimmt, daß weder Bulgarien noch Rumänien und ebensowenig Serbien einen Transitozoll von durchgehenden Waaren erheben dürfen. (Art. 8, 37 und 48.)

Zur Erhöhung der Garantien einer freien Donauschiffahrt, die als von europäischem Interesse anerkannt ist, haben alle Festungen und Fortificationen, welche an dem Strome vom Eisernen Thore abwärts sich befinden, geschleift zu werden. (Art. 52.)

Rumänien wird von nun ab in der europäischen Donau-Commission vertreten sein, und diese wird ihre Rechte fernerhin unabhängig von der Territorialherrschaft bis nach Galatz vollständig ausüben. (Art. 53.)

Die Europäische Donau-Commission wird unter Theilnahme von Delegirten der Uferstaaten Schiffahrts-, Flußpolizei- und Aufsichts-Reglements für die Strecke vom Eisernen Thore bis Galatz feststellen, welche im Einklange mit den für die Mündungen geltenden sein werden. (Art. 55.)

Alle nicht modificirten Bestimmungen des Pariser Vertrages und Londoner Protokolles bleiben aufrecht. (Art. 63.)

Insbesondere wurde Oesterreich-Ungarn mit der Mission betraut, die Hindernisse zu beseitigen, welche der Schiffahrt am Eisernen Thor und bei den Kataraften entgegenstehen, und zur Deckung der Kosten dieser Arbeiten wird Oesterreich-Ungarn das Recht eingeräumt, die durch den Artikel VI des Londoner Protokolles in Aussicht genommenen Taxen erheben zu können. (Art. 57.)

Und nun steht es also bei Oesterreich-Ungarn, dem Donau-Verkehre einen mächtigen Aufschwung anzubahnen durch die baldige Beseitigung jener großen Hemmnisse, welche der Entwicklung der Donauschiffahrt so überaus hinderlich im Wege stehen.

## Die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau.

Das auf der oberen Donau, namentlich auf der Strecke von Wien aufwärts, vorhandene große Gefälle und die bedeutende Geschwindigkeit, mit welcher der Strom auf diesem Theile seines Laufes fließt, machen die Bergfahrt beschwerlich, und so lange dieselbe ausschließlich nur mit Zugvieh bewerkstelligt wurde, erheischte sie einen großen Aufwand an solchen Thieren, ging langsam von statten und war dadurch kostspielig.

Diese Umstände haben schon gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts zu Projecten angeregt, die auf eine rationellere Ausführung der Bergfahrt abzielten.

Bereits 1789 schritt Hauptmann Trübwetter um ein Privilegium auf einen neuerfundenen Schiffbau und eine neue Schiffahrt ein.

1792 überreichte Vice-Hafenhauptmann Josef Pichl in Fiume der Regierung einen systematischen Plan zur Schiffahrt auf der Donau.

1799 suchte Graf Moscardini aus Riva um ein ausschließliches Privilegium an auf eine von ihm erfundene Maschine, mittelst der gegen den Strom gefahren werden kann.

1802 erbat sich Theodor von Bellidon eine Remuneration auf seine den Strom aufwärts fahrenden Schiffsmaschinen.

1804 bewarb sich Hauptmann Schröder um die Erlaubniß, mit Luftschiffen, die ohne Pferde, nur mit Beihilfe eines Menschen stromaufwärts gehen können, den Donau-Canal und die Donau befahren zu dürfen.

1810 wurde zum ersten Male die Idee der Verwendung von Dampfkraft zur Schiffahrt in Anregung gebracht. Professor Carl Friedrich Hauff trat mit einem Projecte einer Schiffspost auf der Donau und auf den größeren Nebenflüssen derselben hervor und erklärte, mit seinem Schiffe mindestens doppelt so schnell stromaufwärts zu fahren, als die besten Schiffer bisher thalwärts fuhren. In Bezug auf die Ausführbarkeit seines Projectes berief er sich auf Nordamerika, wo die Möglichkeit der Dampfschiffahrt thatsächlich bereits erwiesen sei. Er erbat sich die Zusicherung eines ausschließlichen Privilegiums bis zu seiner nach etwa drei

Jahren erfolgenden Rückkunft aus Amerika wohin er zur näheren Information reisen wolle. Auf dieses sein Ansuchen erhielt Professor Hauff von der Regierung den Bescheid, daß ihm ein Privilegium nicht im vorhinein zugesichert werden könne, daß aber für den Fall, als er zuerst eine Erfindung darstellen und erweisen sollte, mittelst welcher mit allgemein ausführbarem Vortheile stromauf- und abwärts gefahren werden kann, er reichlich entschädigt und belohnt werden würde, wenn diese Erfindung dann ganz gemeinnützig zu machen sein wird.

In Folge des Hofdecretes vom 13. Juli 1813, womit für eine Erfindung, durch deren Ausführung Schiffe ohne Anwendung von Zugvieh stromaufwärts mit Vortheil befördert werden können, ein ausschließliches Privilegium verheißen wurde, meldeten sich bis zum Jahre 1817 zwei Bewerber. Der eine war der Maschinist Josef Thümel, der mit einer von ihm erfundenen Wasserhebemaschine zur Fortschaffung von Schiffen in stehenden Wässern und Canälen auftrat, der andere war der Uhrmacher Anton Löbsorger, der mit einer mechanischen Vorrichtung und neuen Verfahrungsweise zur Stromaufwärts-Beförderung von Schiffen kam, wobei weder Zugvieh noch „Feuerkraft" anzuwenden sei. Beide erhielten Privilegien, aber ihre Erfindungen blieben ohne praktische Verbreitung.

Auf Grund des Hofdecretes vom 22. November 1817 traten drei Bewerber um die Erlangung von Privilegien zur Ausübung der Dampfschiffahrt auf.

Der Erste, John Allen, erhielt am 8. December 1817 ein 15jähriges Privilegium zur Ausübung der Dampfschiffahrt zwischen Triest und Venedig. Die übrigen zwei Bewerber waren: der eine Chevalier Merat de S. Leon; der andere Anton Bernhard aus Fünfkirchen. Jeder von ihnen erhielt am 31. December 1817 ein 15jähriges Privilegium für die Dampfschiffahrt auf der Donau.

Die darauf von Bernhard unternommenen Versuche mißglückten aber und befestigten auf mehrere Jahre hinaus die vorgefaßte Meinung, daß auf der Donau die Dampfschiffahrt aufwärts, der reißenden Schnelligkeit des Stromes wegen, nicht anwendbar sei.

1828 traten die im Dampfschiffbaue und in der Fahrt mit solchen Schiffen bewanderten Engländer Andrews und Prichard, nachdem sie die Donau bereist und Untersuchungen gepflogen hatten, mit der Erklärung auf, daß die Dampfschiffahrt auf diesem Strome, trotz der früher mißglückten Versuche, dennoch mit Vortheil ausführbar sei, und sie erboten sich, den Bau eines Dampfschiffes für die Donau zu unternehmen, wenn

die dazu nöthige Summe von 100.000 Gulden im Subscriptionswege aufgebracht werden würde.

Am 24. Jänner 1829 erließen die genannten Unternehmer, welche bereits im Jahre vorher sich ein ausschließliches Privilegium auf die Donau Dampfschiffahrt erwirkt hatten, ein Circulär an die Wiener Capitalisten, worin sie vorschlugen, eine Actiengesellschaft mit 200 Actien à 500 Gulden zum Baue eines Dampfschiffes zu gründen und zeichneten sogleich selbst 10 Actien.

Als 170 Actien angebracht waren, 30 blieben noch lange nachher schwebend, constituirte sich im Frühlinge desselben Jahres die Gesellschaft unter der Firma: „Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" auf Grund ihres vom Staate genehmigten Statutes, dessen erster Punkt lautete: „Es bildet sich eine Actiengesellschaft, welche den Zweck hat mittelst eines Dampfschiffes Reisende und Güter auf der Donau und den einmündenden Flüssen stromauf- und abwärts zu führen." An diese Gesellschaft wurde nunmehr auch das von Andrews und Prichard erwirkte Privilegium übertragen und nachdem die Regierung die Uebertragung desselben anerkannt hatte, schritt man zur Ausführung des Unternehmens. Die beiden Engländer wurden mit dem Baue des Schiffes betraut, im Herbst 1830 war dasselbe vollendet und erhielt den Namen „Kaiser Franz I." Sogleich im September trat es seine erste Probefahrt von Wien nach Pest an, legte diese Strecke in 14½ Stunden zurück und kam innerhalb 48 Stunden 20 Minuten wieder von dort nach Wien herauf.

Zur allgemeinen Freude war endlich dargethan, daß die Dampfschiffahrt auf der Donau nicht nur thal-, sondern auch bergwärts möglich sei und mit dem gelungenen Versuche brach eine neue Epoche wesentlichen Aufschwunges für den Donauverkehr an.

Für das Jahr 1831 wurde das Schiff an die Herren Andrews und Prichard gegen eine Summe von 12.000 Gulden verpachtet. Sie fuhren von Wien bis Semlin und Belgrad hinab und beförderten auf dieser Strecke Reisende, sowie Waaren. Obwohl das Schiff, namentlich auf dem am wenigsten schwierigen Theile der Donau, zwischen Raab und Semlin, das Möglichste geleistet hatte, konnten die Pächter doch in diesem Jahre nicht mehr als 9000 Gulden Einnahme erzielen, weßhalb sie begehrten, daß man ihnen den Ausfall von 3000 Gulden vom Pachtschillinge ablassen möge, was ihnen auch gewährt wurde.

Im Jahre 1832 trat an die Gesellschaft die Anforderung heran, für das Schiff „Kaiser Franz I." einen neuen Kessel zu acquiriren, weil

sich der ursprüngliche für dasselbe als zu klein erwies. Um aber diesen Kessel doch verwenden zu können, wurde der Vorschlag gemacht, ein zweites Schiff entsprechend zu bauen, und demselben den für den „Kaiser Franz I." unzweckmäßig gewordenen Kessel einzusetzen, und außerdem proponirte man auch, noch ein drittes Dampfschiff anfertigen zu lassen. Diese Anträge, welche in der General-Versammlung, die im Mai 1832 stattfand, verhandelt wurden, stießen anfänglich auf Schwierigkeiten bei einem Theile der Actionäre, schließlich brach sich aber doch die Ansicht Bahn, daß die Donau, insbesondere die ungarische, eine solche Menge von Waarentransporten aller Art darbietet, welche wohl noch mehr als drei Schiffe zu beschäftigen vermag, und so gelangte man denn zu dem Beschlusse, weitere Schiffe zu bauen, zu welchem Zwecke 320 neue Actien emittirt werden sollten. Durch die Bemühungen der stets dem Unternehmen, dasselbe immer lebhaft fördernd, zur Seite gestandenen: Graf Stefan Széchényi, Baron Puthon und Baron Sina war die zweite Actien-Emission bald untergebracht, so daß der Bau der neuen Schiffe rasch in Angriff genommen werden konnte.

Inzwischen befuhren die Pächter Andrews und Prichard mit dem „Kaiser Franz I." blos die ungarische Donau, aber mit so günstigem Erfolge, daß in der General-Versammlung im Winter 1833/34 den Actionären mitgetheilt werden konnte, es stehe aus dem Erträgnisse des abgelaufenen Jahres nicht nur eine Superdividende von 2000 Gulden zur Verfügung, sondern auch noch eine Dotation für den Reservefond. Gleichzeitig wurde auch zur Kenntniß gebracht, daß die beiden neuen Schiffe „Donau" (nachmals auf „Argo" umgetauft) und „Pannonia" fertig geworden und ihre Probefahrten gut ausgefallen seien.

Da sich eine abermalige Vermehrung der Betriebsmittel als Nothwendigkeit ergab, wurde der Bau weiterer drei Dampfboote, sowie dementsprechend auch die Ausgabe neuer 600 Actien zu 500 Gulden, denen nachmals noch weitere Emissionen und Capitals-Vermehrungen gefolgt sind, beschlossen. Der Betrieb der Schiffahrt wurde für das Jahr 1834 wieder an die Engländer verpachtet mit der Bestimmung, daß die „Donau" („Argo") auf der unteren Donau längs der wallachischen Ufer ohne Berührung der türkischen; die anderen zwei, „Franz I." und „Panonnia", dagegen auf der ungarischen Strecke zu fahren haben.

Eines der drei neuerdings bestellten Boote, die „Maria Dorothea", wurde noch im September 1834 fertig. Dasselbe erhielt entsprechend dem Verlangen der Staatsverwaltung: nicht nur an der unteren Donau, sondern auch an anderen Punkten „der Linie Constantinopel, welches der

eigentliche Zielpunkt der Donau sei," Dampfschiffe in Gang zu bringen, die Bestimmung, zwischen Constantinopel und Smyrna zu verkehren, wozu man von der Pforte das Privilegium erlangte, nicht blos Passagiere und Waaren, sondern auch die türkische Post befördern zu können.

Nunmehr verkehrte also eines der gesellschaftlichen Schiffe nur zwischen Smyrna und Constantinopel, das andere blos zwischen den Stationen des wallachischen Ufers, durch die Hindernisse, welche die Katarakte und das Eiserne Thor darboten, getrennt von der ungarischen Donau, welche die übrigen Schiffe der Gesellschaft befuhren; und vollends ohne Verbindung mit der oberen Strecke, wohin die Dampfschiffe noch gar nicht verkehrten. In Folge dieses Umstandes und weil die Transporte auf dem ergiebigen und für die Schiffahrt am wenigsten schwierigen ungarischen Theile der Donau noch nicht groß genug waren, um den Ausfall der anderen Linien zu decken, schloß dieses Betriebsjahr mit einem Verluste von 13.000 Gulden.

Im Jahre 1835 wo bereits fünf Schiffe im Dienste standen, wurde der Pachtvertrag mit den Engländern aufgehoben und der Betrieb nunmehr in die eigene Regie der Gesellschaft genommen. Gleichzeitig damit begann man die Aufstellung eigener Agenturen.

An der unteren Donau und auf der Smyrna-Constantinopeler Linie hatten die dort verkehrenden Schiffe der Gesellschaft einen harten Kampf zu bestehen mit der englischen Concurrenz, welche sich bemühte im Schwarzen Meere und an den Donaumündungen festen Fuß zu fassen; sowie mit den Versuchen der Pforte, an den unteren Strecken des Stromes türkische Dampfer aufzustellen. Obwohl die türkische Regierung zur Unterstützung dieser ihrer Versuche ihren Unterthanen verboten hatte, sich österreichischer Schiffe zu bedienen, erzielte sie doch keine dauernden Erfolge ihrer Bestrebungen und die Anstrengungen und Opfer, welche die Gesellschaft brachte, um sich diese Linien zu bewahren, gewährten ihr schließlich auch die siegreiche Behauptung derselben.

Mittlerweile war das älteste Dampfschiff der Gesellschaft baufällig geworden, und dadurch trat das Bedürfniß nach einem Hafen und einer Werfte an der Donau hervor. Nach vielen Untersuchungen, welche man längs der Donauufer anstellte, gelangte man endlich zu dem Entschlusse, bei Altofen einen geeignet befundenen Platz als Werfte einzurichten, und 1836 wurde hier das Schiff „Franz I." an's Land gezogen und reparirt. Im Herbste desselben Jahres liefen bereits die ersten dahier erbauten neuen Schiffe vom Stapel.

1837 ward mit dem Schiffe „Árpád" wieder einmal versucht worden von Pest nach Wien zu fahren. Das Schiff kam aber des seichten Wassers wegen nur bis Preßburg, wo es wieder umkehren und in Folge weiterer Abnahme des Wasserstandes schleunig seine Heimreise antreten mußte. Auf der Rückfahrt fand es jedoch auf der verwilderten Strecke zwischen Preßburg und Gönyö nicht mehr die nöthige Wassertiefe, so daß es im Schlamm stecken blieb. Man mußte nun bedacht sein, seichter gehende und dabei dennoch kräftige Schiffe herzustellen, welche sich dazu eignen, sowohl die weniger tiefen, wie auch jene Stellen der Donau zu überwinden, wo sie mit großer Geschwindigkeit fließt. Mit einem derart construirten Schiffe wurden dann noch im selben Jahre Probefahrten bis Wien und Linz glücklich durchgeführt.

Mit der inzwischen entstandenen bayerisch-württembergischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die 1838 mit zwei Schiffen fuhr, wurde in diesem Jahre seitens des österreichischen Unternehmens ein Anschluß-Vertrag vereinbart. Ebenso ging man jetzt daran, die Personen-Beförderung von dem Frachten-Transporte zu trennen. Die Ausführung dieser Maßregel ward sogleich mit dem eben fertig gewordenen ersten eisernen Remorqueur „Erös" begonnen.

1839 sandte man zur Recognoscirung der Save einen Dampfer diesen Fluß hinauf, bald darauf ebenso in die Drau und war auch bemüht, von Constantinopel aus eine Verbindung mit Trapezunt herzustellen. Um die auf dieser Linie schon vorhandene Concurrenz des englischen Schiffes „Crescent" zu beseitigen, kaufte man dasselbe an. Endlich richtete die Gesellschaft in diesem Jahre auch noch regelmäßige Fahrten nach Salonichi ein.

1844 verkaufte die Unternehmung ihre Seeschiffe, Werften, Maschinen und Vorräthe, welche sie an dem Meere besaß an den Oesterreichischen Lloyd und stellte 1845 die ihr niemals erträgnißreich gewesenen Seefahrten ein.

Nunmehr ihre ganze Kraft der Flußschiffahrt allein zuwendend, lenkte sie ihre Aufmerksamkeit zunächst auf die an Getreide so reichen Theißgegenden. 1845 ging zum ersten Male ein Dampfer bis Szegedin hinauf. Im selben Jahre begann man auch mit der Organisirung von, durch kleine Dampfschiffe zu vermittelnden Localfahrten für den Personen-Verkehr.

1846 wurde der erste Versuch gemacht, über das so gefürchtete Eiserne Thor mit Dampfern zu fahren. Der Versuch gelang und damit war ein zusammenhängender Dampfschiff-Verkehr längs der ganzen Donau geschaffen.

1851 wurde eine Eilgut-Beförderung längs der ganzen Donau bis nach Galatz und über das Schwarze Meer bis Odessa und Redoute Kaleh eingerichtet.

1853 erwarb die Gesellschaft die Concession zum Ausbaue und Betriebe der Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn, deren Bau ursprünglich vom Staate in Angriff genommen war und sodann von demselben für Rechnung der Gesellschaft weitergeführt wurde. Diese Bahn dient der Unternehmung insbesondere zur billigen und leichten Zufuhr der in ihren Bergwerken geförderten Kohlen.

Durch den Pariser Vertrag und die in Folge desselben entstandenen Schiffahrts-Acte war auch die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in eine neue Phase getreten. Ihr Privilegium hatte aufgehört, und damit war die Befahrung der Donau und ihrer Nebenflüsse mit Dampfern der freien Concurrenz anheimgegeben. Zur Entschädigung für das erloschene Privilegium wurde der Gesellschaft durch den Staats-Vertrag vom 20. Mai 1857 ein jährliches Reinerträgniß bis zum Betrage von 1,920.000 Gulden garantirt; ferner wurde sie der Verpflichtung enthoben, das Militär zu herabgesetzten Preisen transportiren zu müssen; nur die Post mußte sie nach wie vor kostenfrei befördern. Dagegen wurde sie aber verpflichtet, die Donau und deren schiffbare Nebenflüsse mit Dampfern zu befahren, die Zahl ihrer Schiffe ungeschmälert zu erhalten und ihre Tarife der Genehmigung der Regierung zu unterbreiten.

An Stelle dieses Uebereinkommens trat jedoch 1873 ein neues, wonach die Gesellschaft gegen Entrichtung einer in vier halbjährigen Raten an Oesterreich und Ungarn nach dem Verhältnisse von 70:30 abzutragenden Summe von 2,750.000 Gulden der Rückzahlung der von 1858—1865 in der Höhe von 8,532.373 Gulden 78 Kreuzer erhaltenen Staatsvorschüsse enthoben und ihr zugleich zugesichert wurde, daß sie aller Begünstigungen und Vortheile theilhaftig ist, welche irgend einer anderen Donau-Dampfschiffahrts-Unternehmung bis zum Jahre 1880 gewährt werden sollten.

Nachdem das Privilegium der ersten Gesellschaft beseitigt war, tauchten mehrere Unternehmungen auf, welche mit ihr in Concurrenz zu treten versuchten. Alle diese Versuche sind aber in kürzerer oder längerer Zeit gescheitert, und die Unternehmungen gingen schließlich, von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft absorbirt, in dieselbe auf. So übernahm sie die Betriebsmittel der im Jahre 1869 mit einem Stammcapitale von 200.000 Gulden gegründeten Groß-Becskereker Dampfschiffahrts-Gesellschaft; dann ebenso das größte aller ihr bisher

erstandenen Concurrenz-Unternehmungen, die Vereinigte ungar. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Diese Gesellschaft war 1871 gegründet worden und vereinigte in sich die vorher selbstständig bestandene

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Ungarischer Lloyd",
Pest-Wiener Remorqueur-Gesellschaft,
Pester Remorqueur-Dampfschiffahrts- und Bodmerei-Actien-Gesellschaft,
Landes-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Mitteldonau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die Vereinigte ungar. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in welcher alle die vorgenannten Unternehmungen aufgegangen waren, hatte 1872 bereits 45 Dampfer, 145 Schlepper und 19 Kohlenschiffe.

Gegenwärtig besteht neben der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nur noch die 1865 mit einem Capitale von 500.000 Gulden gegründete Raaber Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Heute steht die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, auch ohne Privilegium, fast ohne Concurrenz da.

So war diese Unternehmung aus ganz bescheidenen Anfängen zu so stattlicher Größe herangewachsen, und obwohl die Administration der Gesellschaft, als sie 1837, um ihre Betriebsmittel auf 11 Schiffe bringen zu können, eine Erhöhung des Actien-Capitales auf 2,100.000 Gulden vorschlug, meinte „ein so respectabler Schiffsstand auf der Donau dürfte keine weitere Vermehrung zulassen, und wir haben auch Ursache, diese Actien-Emanation als die letzte anzusehen"; wuchs doch das Gesellschafts-Capital von den ursprünglichen 100.000 Gulden zu seiner gegenwärtigen Höhe von 25,200.000 Gulden hinan

Das Unternehmen, welches mit einem Dampfboote von 60 Pferdekräften begann, besaß Ende 1879: 190 Dampfschiffe (166 Dampfer, 18 Propeller, 4 Ketten- und 2 Seilschiffe) mit 17.140 Pferdekräften, 806 Schleppboote und 5 Baggerschiffe.

Der Gesammtwerth der Objecte für den Schiffahrts-Betrieb repräsentirte zur selben Zeit die Summe von 49,129.539 Gulden 35 Kreuzer. Darunter figuriren die Anschaffungskosten der Schiffe, der Landungs-Objecte und der Touagekette und des Seiles mit 37,762.809 Gulden 60 Kreuzer; die Baukosten der Amtsgebäude in Wien, Budapest und auf den anderen Stationen, sowie Schiffswerften-Gebäude in Regensburg, Korneuburg, Alt-Ofen und Turn-Severin mit 5,104.811 Gulden 9 Kreuzer; die Materialvorräthe, Dampf- und Hilfsmaschinen,

dann die Werkzeuge auf der Haupt- und den Filial-Werften, sowie in den Reparatur-Werkstätten mit 2,539.825 Gulden 97 Kreuzer.

Ferners hat die Gesellschaft investirt in der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn 8,355.914 Gulden 98 Kreuzer und in ihren Kohlenwerken 11,218.743 Gulden 82 Kreuzer.

Die Anzahl der von ihr beförderten Passagiere, welche 1835: 17.727 betrug, hat sich auf 3,283.468, wovon 1,749.747 mit Passagier- und 1,533.721 mit Localschiffen befördert wurden, im Jahre 1879 gesteigert.

Der Güter-Verkehr, welcher sich 1835 auf 43.152 Zollcentner belief, hat sich auf 27,126.354 Zollcentner im Jahre 1879 erhöht.

Die Länge der von den Güterschiffen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft befahrenen Linien beträgt jetzt 4493 Kilometer, wovon 4313 Kilometer auf die Donau und ihre Nebenflüsse: Inn, Drau, Theiß und Save; dann 180 Kilometer auf das Schwarze Meer von Sulina bis Odessa entfallen.

Die Personen-Beförderung wird auf einer Strecke von 3442 Kilometer Länge ausgeführt.

Die Schiffe der Gesellschaft landeten 1879 regelmäßig an 250 Stationen, von welchen auf 158 ständige Agenturen aufgestellt sind.

Die successive Entwicklung der Fahrbetriebsmittel dieser Gesellschaft und des von ihr vermittelten Gesammt-Verkehres gelangt durch die nachfolgende Tabelle zur Anschauung.

(Die Tabelle befindet sich auf der nächsten Seite.)

## Der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Fahrbetriebsmittel und Gesammtverkehr.

| Jahr | Dampfer | Pferdekraft | Schlepper | Mit Passagier-Schiffen beförderte Passagiere | Verschiffte Waaren | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Zoll-Centner | Ctr.-Meilen |
| 1835 | 5 | . | . | 17.727 | 43 152 | . |
| 1840 | 19 | . | . | 125.293 | 412.925 | . |
| 1845 | 28 | . | 46 | 555.864 | 1,083.354 | . |
| 1850 | 49 | . | 151 | 589.894 | 4,690.868 | . |
| 1855 | 41 | . | 306 | 589.157 | 10,646.456 | . |
| 1860 | 119 | 12.043 | 469 | 591.643 | 16,894.531 | . |
| 1861 | 119 | 11.928 | 474 | 612.571 | 17,006.671 | 994,434.470 |
| 1862 | 133 | 12.558 | 494 | 716.855 | 17,434.237 | 992,265.849 |
| 1863 | 130 | 11.268 | 492 | 759.767 | 19,712.688 | 1015,565.245 |
| 1864 | 134 | 12.598 | 492 | 886.693 | 21,662.704 | 1160,263.620 |
| 1865 | 134 | 12.418 | 524 | 861.847 | 19,257.042 | 1218,247.273 |
| 1866 | 138 | 12.818 | 518 | 1,092.172 | 24,266.705 | 1418,764.904 |
| 1867 | 138 | 12.866 | 509 | 980.023 | 23,754.633 | 1521,417.161 |
| 1868 | 142 | 12.846 | 538 | 1,179.691 | 24,826.999 | 1531,596.112 |
| 1869 | 146 | 12.996 | 552 | 1,356.919 | 24,937.519 | 1361,684.798 |
| 1870 | 155 | 13.946 | 563 | 1,520.233 | 20,292.926 | 1078,723.281 |
| 1871 | 154 | 14.181 | 568 | 1,705.407 | 18,367.269 | 983,339.413 |
| 1872 | 156 | 14.266 | 575 | 1,853.522 | 23,000.913 | 1477,289.131 |
| 1873 | 162 | 14.476 | 581 | 1,687.510 | 20,227.892 | 1225,481.533 |
| 1874 | 200 | 17.801 | 659 | 1,489.545 | 20,971.341 | 1252,125.417 |
| 1875 | 198 | 17.760 | 668 | 1,424.226 | 23,775.997 | 1342,562.755 |
| 1876 | 196 | 17.490 | 671 | 1,254.094 | 26,920.948 | 1685,510.324 |
| 1877 | 193 | 17.195 | 669 | 1,087.186 | 25,420.400 | 1470,574.780 |
| 1878 | 193 | 17.245 | 699 | 1,679.880 | 29,174.450 | 1849,680.660 |
| 1879 | 190 | 17.140 | 705 | 1,749.747 | 27,126.354 | 1698,763.222 |

## Die Größe des Donau-Verkehres.

Nach den von der k. k. statistischen Central-Commission im Auftrage des Handels-Ministeriums im Jahre 1865 gepflogenen Erhebungen, betrug damals (1865) der gesammte, durch die Ruder-, Dampf- und Segel-Schiffahrt an den Landungsorten der Donau und ihren Zuflüssen vermittelte Waarenverkehr

106,147.062 Centner Getreide, Holz und Kaufmannsgüter
und 78,418.210 Stück Bäume, Bretter, Ziegel, Steine und Vieh.

Davon entfielen auf den Verkehr an den Landungsorten der Donau:
58,360.928 Centner und 7,925.501 Stück
und auf den Verkehr an den Landungsorten der Nebenflüsse:
47,786.134 Centner und 70,492.709 Stück.

In diesen Summen sind jedoch mehrere Posten doppelt enthalten, weil die auf den Landungsorten der Donauzuflüsse eingeladenen Güter sowohl dort, sowie nach ihrem Uebergange auf den Hauptstrom, auch auf den Landungsorten desselben aufgenommen wurden. Ein Gleiches fand bei jenen Gütern statt, welche vom Hauptstrome auf die Landungsorte der Nebenflüsse übergingen.

Nach den Angaben im 4. Hefte des 17. Jahrganges (1870) der „Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik" ist der effective Verkehr nach Abzug derjenigen Posten, die doppelt aufgenommen erschienen, mit

61,870.000 Centner

berechnet.

Von diesem Gesammtverkehre entfielen

| | |
|---|---|
| auf Frachten, die an der Donau ein- und ausgeladen wurden | 29·7% |
| „ „ „ „ den Nebenflüssen ein- und ausgeladen wurden | 26·6% |
| „ „ „ „ der Donau eingeladen wurden und auf die Nebenflüsse übergingen | 7·8% |
| auf Frachten, die auf den Nebenflüssen eingeladen wurden und auf die Donau übergingen | 35·9% |

Auf den einzelnen Stromstrecken vertheilte sich der Waarenverkehr in folgender Weise.

Es entfielen

| | |
|---|---|
| auf die Landungsorte von Ulm — Preßburg | 31·5% |
| „ „ „ „ Preßburg — Orsova | 54·5% |
| „ „ „ „ Orsova — Sulina-Mündung | 14·0% |

Dabei waren betheiligt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Regensburg | mit 1,708.309 | Centner | |
| Passau | „ 3,873.151 | „ | |
| Engelhartszell | „ 4,383.416 | „ | |
| Wien-Nußdorf | „ 7,301.037 | „ | und 3,167.187 Stück. |
| Raab | „ 2,865.849 | „ | |
| Pest | „ 7,759.022 | „ | „ 2,453.313 „ |
| Titel | „ 2,194.056 | „ | |
| Orsova | „ 694.747 | „ | „ 10.086 „ |
| Ibraila | „ 2,436.550 | „ | „ 1,517.515 „ |
| Galatz | „ 4,064.987 | „ | |
| Sulina | „ 1,290.357 | „ | |

Von dem Verkehre auf den Nebenflüssen entfielen auf die Landungsorte der folgenden größeren der Zuflüsse der Donau:

| | | |
|---|---|---|
| auf die des Donau-Main Canales | 2,218.370 | Ctr. |
| „ „ „ Inn | 3,339.134 | „ |
| „ „ der Salzach | 867.463 | „ |
| „ „ „ Traun | 628.345 | „ und 546.930 Stück. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| auf die der Ager | 52.190 | Ctr. und | 211.600 | Stück. |
| „ „ „ Enns | 460.497 | „ „ | 53.600 | „ |
| „ „ „ March | 288.600 | „ | | |
| „ „ „ Waag | 452.687 | „ „ | 5,869.389 | „ |
| „ „ des Franzens-Canales | 1,504.048 | „ | | |
| „ „ der Drau | 2,223.633 | „ „ | 779.586 | „ |
| „ „ „ Mur | 545.100 | „ | | |
| „ „ „ Theiß | 16,671.280 | „ „ | 7,956.017 | „ |
| „ „ „ Maros | 9,953.635 | „ „ | 23,867.625 | „ |
| „ „ des Bega-Canales | 1,376.500 | „ | | |
| „ „ der Save | 6,859.718 | „ „ | 21,619.891 | „ |
| „ „ „ Temes | 14.014 | „ | | |

Die Hauptgattungen der Güter des Gesammt-Donauverkehres waren:

| | |
|---|---|
| Bau- und Werkholz einschließlich des Materials der Flösse | 28·1% |
| Brennholz | 18·9% |
| Getreide aller Art | 21·5% |
| Braun-, Stein- und Holzkohlen | 7·3% |
| Salz | 5·2% |
| Stein, Ziegel, Kalk und Sand | 4·6% |
| Kaufmannsgüter | 14·4% |

An dem Gesammt-Verkehr participirten:

| | |
|---|---|
| Die Ruderschiffahrt mit | 65·5% |
| „ Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit | 24·4% |
| „ Concurrenz-Dampfboote und Segelschiffahrt auf der unteren Donau mit | 10·1% |

An Ruderfahrzeugen sind an den Landungsorten der Donau

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| angekommen in der Thalfahrt | 44.114 | mit einer Tragfähigkeit von | 38,300.902 | Ctr. |
| „ „ „ Bergfahrt | 14.329 | „ „ „ „ | 28,128.594 | „ |
| abgegangen „ „ Thalfahrt | 11.204 | „ „ „ „ | 29,029.616 | „ |
| „ „ „ Bergfahrt | 13.612 | „ „ „ „ | 12,842.290 | „ |

Das Ueberwiegen der thalfahrenden über die bergfahrenden Fahrzeuge entsteht durch die bedeutende Anzahl von Flössen, die nur thalwärts verkehren; dann aber auch aus den auf der oberen Donau minder günstigen Stromverhältnissen.

Unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge ergab sich 1865 das Verhältniß der Thal- zur Bergfahrt:

| | |
|---|---|
| auf der Strecke Ulm—Preßburg | wie 324 : 100 |
| „ „ „ Preßburg—Orsova | „ 106 : 100 |
| „ „ „ Orsova—Sulina-Mündung | „ 123 : 100. |

Die Größe, Gattung und Beschaffenheit der auf der Donau und ihren Nebenflüssen verkehrenden Wasser-Fahrzeuge nach der damaligen Aufnahme veranschaulicht die folgende Tabelle:

(Anlage zur Serie 140.)

## Gattung und Beschaffenheit der auf der Donau und ihren Nebenflüssen verkehrenden Wasserfahrzeuge nach der Aufnahme vom Jahre 1865.

| Strecke | | Größe des Fahrzeuges: Länge | Breite in der Mitte: oben | Breite in der Mitte: am Boden | Höhe | Tiefgang mit Ladung | Tragfähigkeit | Pferde, die zum Gegenzuge nöthig: leer | Pferde, die zum Gegenzuge nöthig: mit Ladung | Die Schiffe sind erbaut: aus | Die Schiffe sind erbaut: in | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Meter | | | | | Zoll-Centner | | | | | |
| Bayerische Donau und ihre Nebenflüsse | Von Ulm abwärts: | | | | | | | | | | | |
| | Ulmerschiffe | von 14.5 – 29 | von 5.25 – 7.6 | von 4.6 – 7 2 | von 0.92 – 1.17 | von 0.66 – 0.98 | 560 – 2240 | . | | Fichtenholz | Ulm | Sind nur zur Thalfahrt geeignet und fahren von Ulm bis Regensburg 4 Tage. |
| | Von Donauwörth abwärts: | | | | | | | | | | | |
| | Plätten (Rosenheimer und Gumo-) | 25.20 – 34.76 | 4.11 – 5.27 | 3.8 – 5 | 1.11 – 1.76 | 0.95 – 1.11 | 1120 – 1344 | 3 | 6 | „ | Kehlheim, Regensburg | Fahren: thalwärts bis Regensburg von Donauwörth 2, Ingolstadt 1, Kehlheim ½ Tag; bergwärts von „ nach „ 8, „ 5, „ 1 „ |
| | Kehlheimer | 32.20 – 34.76 | 3.95 – 4.9 | 3.48 – 4 42 | 0.78 – 1.5 | 0.58 – 1.06 | 1232 – 2128 | 3 – 4 | 6 – 8 | „ „ Eisen | Ingolstadt | |
| | Zillen | 27 – 63 | 3.16 – 3.79 | 3.16 – 3 78 | 0 41 – 0.51 | 0.63 – 0.79 | 1345 – 2016 | . | . | „ | Aschach | |
| | Schlepper | 34.76 – 44.76 | 4.16 – 4.65 | 4 22 – 4.55 | 1.45 | 0.78 – 0 88 | 896 – 1730 | . | . | Schmiedeeisen | Regensburg | |
| | Dampfer: Passagierschiffe (64 Pferdekraft) | 39.5 | 3 79 oder Kollaken | 3.64 | 1.52 | 0.63 | | . | . | „ | „ | |
| | Remorqueure (50 „ ) | 43 6 | 4.08 „ „ | 3.95 | 1.45 | 0 79 | | . | . | „ | „ | |
| | Auf dem Donau-Main-Canale: Maarschiffe | 31 – 32 8 | 4 74 | 4.42 | 1.26 – 1.58 | 0.95 – 1.26 | 1680 – 2240 | 2 | 6 | Eichenholz | Bamberg, Mainz, Kitzingen | Fahren: Bamberg – Regensburg 3, Kehlheim – Bamberg 4, Kehlheim – Regensburg ½ Tag |
| Oesterreichisch-ungarische Donau und ihre Nebenflüsse | Von Passau abwärts: | | | | | | | | | | | |
| | Plätten | 9 79 – 39 8 | 1.74 – 6.95 | 1 58 – 6.64 | 0 47 – 1.9 | 0.32 – 1.42 | 78 – 3920 | 1 – 4 | 1 – 9 | Fichten- und Tannenholz | verschiedenen Schopperwerkstätten an der Donau und Nebenflüsse | Fahren: Engelhartszell – Wien 3, Aschach – Wien 3 – 4, retour 14 Tage. |
| | Zillen | 0.38 – 43 6 | 0.47 – 6 | 0.47 – 5.69 | 0.24 – 1.9 | 0.16 – 1.42 | 4 – 3920 | 1 – 4 | 2 – 15 | „ „ „ | Linz | |
| | Flöße | 47.4 – 56 8 | 12.38 | 12.38 | 0 316 | 0.79 | 1344 – 2912 | . | . | „ „ „ | werden am Inn, an der Salzach, Traun, Ager, Velthi, Ems, in kleinen Dimensionen gebunden und dann auf der Donau mehrere zu einem größeren Floß zusammengebunden. | |
| | Schlepper (von Passau – Wien) | 46.29 | 6.1 | . | 2.44 | 1.37 | 3000 – 3650 | . | . | Eisen | Altofen | |
| | „ ( „ Wien – Orsova) | 55.6 | 6.38 | . | 2.54 | 1.37 | 4625 | . | | „ | „ | |
| | Dampfer von Passau – Wien: | | | | | | | | | | | |
| | Passagierschiffe | 57.38 | 5.78 | . | 2.21 | 0.85 | | . | | „ | „ | |
| | Frachtschiffe (80 Pferdekraft) | 52 4 | 6 16 | . | 2 44 | 1.72 | 2500 | . | . | „ | „ | Fahren: Wien – Linz 17, Linz – Wien 7½ Stunden. |
| | Remorqueure (120 Pferdekraft) | 57.39 | 7 02 | . | 2.44 | 1.06 | 3160 | . | . | „ | „ | |
| | von Wien – Budapest: | | | | | | | | | | | |
| | Passagierschiffe (150 Pferdekraft) | 60 47 | 6 58 | . | 2.44 | 1.22 | | . | . | „ | „ | |
| | Frachtschiffe (100 „ ) | 59 38 | 7 02 | . | 2.44 | 1.37 | 3240 | . | . | „ | „ | „ Wien – Budapest 12, Budapest – Wien 21 Stunden. |
| | Remorqueure (120 „ ) | 57 47 | 7 02 | . | 2.66 | 1.37 | 3435 | . | . | „ | „ | |
| | Von Raab und Budapest abwärts: | | | | | | | | | | | |
| | Ruderschiffe (Lunero, Lumpo, Wein-, Getreide-, Holz-, Kohlen-, Salz- ꝛc. Schiffe) | 30.34 – 66 88 | 3 79 – 9 48 | 3 79 – 8 22 | 1.26 – 5.06 | 0.95 – 2 37 | 1120 – 11200 | 3 – 12 | 10 – 30 | zumeist aus hartem Holze | Apothan, Szegedin, Raab, Pest, Tolna, Becskerek, Esseg, Lukovik | Thalfahrt 1 Meile in 2 Stunden, Bergfahrt 1 Meile in 4½ Stunden. |
| | Plätten (Dreg-) | 15.17 – 37 92 | 1 9 – 7 58 | 1.58 – 5.69 | 0.32 – 3.16 | 0.47 – 1 9 | 448 – 1344 | 2 – 10 | 2 – 16 | aus weichem Holze | an verschiedenen Orten der Donau | |
| | Barken | 22.12 | 2 84 – 3.16 | 1.9 – 2.53 | 2.53 – 3 16 | 1.8 | 224 – 672 | 5 | 12 | Eichenholz | Komorn, Esseg | |
| | Chalken | 22.75 | 4 74 | 4.42 | 2.21 | 0.95 | 336 – 560 | 3 | 8 | Tannenholz | Apathin, Steiermark | |
| | Kahne | 9 48 | 1.58 – 1.9 | 1.26 – 1 58 | 0.79 | 0.63 | 56 – 78 | 1 | 2 | Eichenholz | „ „ | |
| | Zillen | 8 53 | 1 26 | 0.95 | 0.63 – 0 79 | 0.63 | 22 | 1 | 1 | Tannenholz | Ober- und Niederösterreich | |
| | Dampfschiffe: Passagierschiffe (150 Pferdekraft) | 65.81 | 7 90 | . | 2.79 | 1.37 | | . | . | Eisen | Altofen | |
| | Frachtschiffe (100 „ ) | 53.91 | 6 02 | . | 2.74 | 1 37 | 2875 | . | . | „ | „ | Fahren: Pest – Orsova 30, Orsova – Pest 42 Stunden. |
| | Remorqueure (200 „ ) | 63.4 | 7.48 | . | 3 7 | 1.37 | 5600 | . | . | „ | „ | |
| | Propeller (20 „ ) | 36.66 | 6.38 | . | 2 54 | 1.52 | 4409 | . | . | „ | „ | |
| | Auf dem Inn: Plätten | 7 9 – 30 | 1 9 – 7 58 | 1.74 – 7.27 | 0.68 – 1 42 | 0.32 – 1 11 | 112 – 3808 | 1 | 1 – 4 | aus weichem Holze | Wasserburg, Haß, Hallein, Braunau, Rosenheim ꝛc. | Fahren: Braunau – Wien 6 Tage. |
| | Zillen | 5 69 – 24.66 | 0.95 – 2 84 | | 0 47 – 1.11 | 0 32 – 0.79 | 11 – 2240 | . | . | „ „ „ | „ „ „ „ „ „ | |
| | Flöße | 56 88 – 79 | 7 48 – 11.38 | 9 48 – 11.38 | 0.63 – 0.95 | 1.11 – 1.26 | 1568 – 6160 | . | . | Stämmen | | |

| Strecke | | Größe des Fahrzeuges: Länge | Breite in der Mitte: oben | Breite in der Mitte: am Boden | Höhe | Tiefgang mit Ladung | Tragfähigkeit | Pferde, die zum Gegenzuge nöthig: leer | Pferde, die zum Gegenzuge nöthig: mit Ladung | Die Schiffe sind erbaut: aus | Die Schiffe sind erbaut: in | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Meter | | | | | Zoll-Centner | | | | | |
| Oesterreichisch-ungarische Donau und ihre Nebenflüsse | Auf der Traun und Ager: Traunee | 15.8 —32.23 | 2.84— 3.32 | 2.21— .3 | 0.63— 0.87 | 0.47— 0.79 | 202— 891 | 5 | . | Tannenholz | Kammert, Puchberg, Timmelkam, Gmunden, Lambach | |
| | Plätten | 7.58—17.06 | 0.74— 3.79 | 0.47— 3.16 | 0.32— 0.95 | 0.24— 0.79 | 5— 672 | - | - | " | " " " " " | |
| | Hallen | 7.58—34.13 | 0.63— 4.11 | 0.63— 3.79 | 0.47— 1.26 | 0.16— 0.95 | 2—1120 | . | . | " | " " " " " | |
| | Flösse | 15.17—45.5 | 2.85—10.11 | 2.53—10.11 | 0.16— 0.95 | 0.24— 1.58 | 34—1568 | . | . | Stämme | | |
| Auf der Gmun: Gmundnerische, Holzerne) | | 31.6 —36.9 | 2.85— 3.16 | 2.21— 2.53 | 0.63— 1.11 | 0.63— 0.79 | 560—1120 | ? | ? | Schmiedeisen, Fichtenholz | Linz | |
| | Flösse | 11.38—22.76 | 0.95— 1.9 | 0.95— 1.3 | 0.47 | 0.47— 0.63 | 1344 | | | Laden | | |
| Auf der Drau und Mur: Plätten | | 11.38—13.27 | 3.79— 5.69 | 3.48— 5.37 | 0.63— 0.95 | 0.36— 0.79 | 168— 616 | | . | Tannenholz | Mur- und Drauthal | Fahren: Judenb.–Graz 15–25, Graz–Leibnitz 5, Gabernitz–Graz 10–20, Lebring–Radkersbg 9, Radkersbg.–Spielfeld 9 St. |
| | Ruderschiffe (auf der Drau von Legrad) | ? | ? | ? | ? | ? | 2240—2800 | ? | ? | Eichenholz | Essegg | " Drauburg—Marburg 1—2, Marburg—Pettau 1¼, Tag, Pettau–Landesgrenze 12 Stunden. |
| | Flösse | 12.64—22.12 | 4.74— 7.58 | 5.06— 8.53 | 0.32— 1.11 | 0.16— 0.24 | — | – | – | Bauholz | Murthal | |
| Auf der Save: Ruderschiffe | | 11.38—85.32 | 2.84— 8.53 | 2.53— 7.58 | 1.11— 4.42 | 0.47— 2.53 | 560—8960 | 2–16 | 4–35 | Eichen- und Tannenholz | Steinbrück—Sissek, Jassenovaly, Szegedin | " Steinbrück—Grenze 12 Stunden, Jaruge—Sissek 6, Lupanje—Sissek 7; Sissek—Panchova 12, retour 14 Tage. |
| | Dreglen | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | ? | | | |
| | Flösse | 18.96 | 7.58 | 7.9 — 8.53 | 0.32— 0.47 | 0.32 | 45— 112 | . | . | | | |
| | Schlepper | 53.49 | 6.32 | | 2.74 | 1.58 | 4624 | | . | | | |
| | Dampfschiffe: Passagierschiffe ( 80 Pferdekraft) | 47.21 | 6.08 | . | 2.44 | 0.94 | 2240 | . | . | Eisen | Altofen | Thalfahrt: Sissek—Semlin 27, Bergfahrt: Semlin—Sissek 39 Stunden. |
| | Frachtschiffe (120 „ ) | 58.78 | 6.32 | . | 2.61 | 1.06 | 3360 | . | . | " | " | |
| | Remorqueure (120 „ ) | 56.60 | 6.7 | | 2.28 | 0.94 | 2970 | . | . | " | " | |
| Auf der Theiß: Ruderschiffe | | 22.75—51.19 | 4.74—13.27 | 1.9 —11.38 | 0.95— 1.9 | 0.63— 1.9 | 1232—8960 | 4–15 | 6—30 | Eichenholz | Szegedin, Szolnok, Mako, Perjamos, Jassenovaly | Fahren: Szegedin—Szolnok 10, Szegedin– Arad 7, Tisel—Szegedin 6—7 Tage. |
| | Flösse | 15.17—113.76 | 7.58—28.44 | 7.58—28.44 | 0.95 | 0.63— 0.95 | 179—5152 | . | . | Tannenholz | | |
| | Waaren-Schiffe | 15.17— 37.92 | 4.74— 8.53 | 3.79— 7.58 | 0.63— 1.42 | 0.47— 1.42 | 896—3360 | 3–9 | 6—12 | Eichen- und Tannenholz | " " " " " " und Arad | |
| | Schlepper | 53.49 | 6.32 | | 2.58 | 1.32 | 4624 | . | . | Eisen | Altofen | |
| | Dampfschiffe: Passagierschiffe 76 Pferdekraft) | 50.56 | 6.58 | . | 3.05 | 0.81 | | . | . | " | " | |
| | Frachtschiffe (100 „ | 48.72 | 6.09 | | 2.59 | 1.05 | 2460 | . | . | " | " | Fahren: Titel—Szegedin 16, Szegedin—Titel 12 Stunden. |
| | Remorqueure 150 „ | 59.28 | 6.38 | . | 2.74 | 0.91 | 2820 | . | . | " | " | |
| Walachische Donau | Oberlahn | 18.96—36.34 | 5.69—10.9 | 3.16— 6.56 | 1.9 — 2.91 | 1.58— 2.21 | 1008—7060 | 3—7 | 4—10 | Eichenholz | Rustschuk, Nikopoli, Sissow, Widdin, a. d. Theiß und Bosnien | |
| | Grawiren | 13.9 —37.92 | 5.69— 7.58 | 4.27— 6.64 | 1.11— 1.9 | 0.95— 1.26 | 1019—7629 | 3—7 | 4—10 | " | " " " " " " " | |
| | Tschams | 7.9 —28.44 | 2.84— 6.32 | 2.21— 5.37 | 0.79— 1.74 | 0.63— 1.26 | 150—1780 | 3—5 | 4—6 | Tannenholz | Pest, Galatz | |
| | Seeschiffe: Brigantine | 25.28 | 7.44 | | 3.79 | 3.32 | 4144 | . | . | Eichen- und Fichtenholz | Griechenland und am schwarzen Meer | |
| | Schooner | 19.59 | 5.83 | | 3.16 | 2.69 | 1898 | . | . | " " " | " " Dalmatien | |
| | Trabocolt | 22.12 | 4.74 | | 2.54 | 1.9 | 1542 | . | . | Eichen-, Tannen- und Fichtenholz | " " am mittelländischen und schwarzen Meer | |
| | Martiga | 16.43 | 4.42 | | 2.21 | 1.58 | 936 | . | . | " " " " | " " Dalmatien | |
| | Trabantina | 16.12 | 5.37 | | 2.69 | 2.13 | 564 | . | . | " " " " | " | |
| Dampfschiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: | | | | | | | | | | | | |
| | Passagierschiffe (150 Pferdekraft | 60.28 | 7.92 | | 2.74 | 1.06 | | . | . | Eisen | Altofen | |
| | Frachtschiffe ( 80 „ ) | 53.91 | 6.7 | | 3.48 | 1.38 | 3870 | . | . | " | " | |
| | Remorqueure 200 „ | 60.92 | 6.85 | . | 2.69 | 1.27 | 4290 | . | . | " | " | Fahren: Turn-Severin—Galatz 30, Galatz—Turn-Severin 42 Stunden. |
| | Propeller ( 35 „ ) | 54.49 | 6.62 | | 2.74 | 1.53 | 5355 | . | . | " | " | |
| | Schleppboote | 53.49 | 6.32 | | 2.74 | 1.58 | 4329 | . | . | " | " | |

Eine weitere Aufnahme des Gesammt-Donauverkehres hat seither nicht wieder stattgefunden. Es ist auch überhaupt sehr schwierig, den gesammten durch die Donau vermittelten Frachtentransport nur annähernd genau zu constatiren, weil bei der dem freien Verkehre überlassenen Wasserstraße nicht sowie bei einer Bahn nur ein Frachtführer, sondern eine zu große Zahl solcher vorhanden ist, und weil der durch die Donau vermittelte Verkehr nicht wie bei einer Eisenbahn innerhalb einer bestimmten Anzahl von Stationen, sondern an den längs der Ufer befindlichen Lade- und Landungsplätzen zerstreut stattfindet. Es erforderte auch die Aufnahme im Jahre 1865 die Ueberwindung mannigfacher Schwierigkeiten und erheischte, nebst den von der königlich bayerischen Regierung zur Verfügung gestandenen Daten, die Mitwirkung der k. k. Consulate, der k. k. Behörden, der Handelskammern und der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Man muß sich in Folge dessen begnügen, aus den Erhebungen, die von dem einen oder anderen größeren Landungsplatze oder Durchzugspunkte vorliegen, auf den Verkehr innerhalb einer gewissen Stromstrecke zu schließen.

Ein solcher Punkt ist insbesondere das Grenz-Zollamt Engelhartszell, dessen Aufzeichnungen bis zum Jahre 1849 zurückreichen.

Das Grenz-Zollamt Engelhartszell passirten zu Wasser:

Meter-Centner (= 2 Zoll-Centner)

| in den Jahren | in der Thalfahrt | in der Bergfahrt | zusammen |
|---|---|---|---|
| 1849 | 1,938.874 | 26.834 | 1,965.708 |
| 1850 | 2,416.174 | 44.894 | 2,461.068 |
| 1851 | 2,333.031 | 38.380 | 2,371.411 |
| 1852 | 2,929.454 | 101.728 | 3,031.182 |
| 1853 | ? | ? | ? |
| 1854 | 2,006.051 | 74.426 | 2,080.477 |
| 1855 | 3,358.049 | 35.467 | 3,420.916 |
| 1856 | 3,092.355 | 30.915 | 3,123.270 |
| 1857 | 2,901.219 | 107.142 | 3,008.361 |
| 1858 | 2,563.289 | 56.605 | 2,619.894 |
| 1859 | 2,200.928 | 89.036 | 2,289.964 |
| 1860 | 2,430.393 | 566.045 | 2,996.438 |
| 1861 | 1,858.717 | 497.424 | 2,356.141 |
| 1862 | 2,202.952 | 437.051 | 2,640.002 |
| 1863 | ? | ? | ? |

| in den Jahren | in der Thalfahrt | in der Bergfahrt | zusammen |
|---|---|---|---|
| 1864 | ? | ? | ? |
| 1865 | 1,397.181 | 335.984 | 1,733.165 |
| 1866 | 1,261.614 | 339.487 | 1,601.101 |
| 1867 | 1,841.867 | 816.980 | 2,658.847 |
| 1868 | 2,400.274 | 618.653 | 3,018.927 |
| 1869 | 2,372.662 | 284 327 | 2,656.989 |
| 1870 | 2,304.803 | 484.521 | 2,798.324 |
| 1871 | 2,556.416 | 696.323 | 3,252.739 |
| 1872 | 2,763.894 | 115.529 | 2,879.423 |
| 1873 | 2,118.388 | 198.635 | 2,317.023 |
| 1874 | 1,625.387 | 192.590 | 1,817.977 |
| 1875 | 1,098.977 | 395 373 | 1,494.350 |
| 1876 | 955.133 | 709.434 | 1,664.567 |
| 1877 | 769.059 | 825.981 | 1,595.040 |
| 1878 | 714 832 | 724 278 | 1,439.110 |

Während die Menge der stromaufwärts beförderten Güter trotz erheblicher Schwankungen doch eine stetige Zunahme zeigt, was namentlich bei einem Vergleiche der letztjährigen Ergebnisse mit jenen der Fünfziger-Jahre hervortritt, zeigt die Menge der abwärts gehenden Güter eine entschiedene Tendenz zur Abnahme. Thalwärts kommen eben aus und über Deutschland hauptsächlich Brennholz und Baumaterialien, deren Bestimmungsort fast nur Wien ist, und hier hat seit 1874 die Bauthätigkeit rapid abgenommen. Die Abnahme des früher, namentlich in den Fünfziger-Jahren in außerordentlich großen Massen nach Wien gegangenen Brennholzes ist darauf zurückzuführen, daß jetzt sehr viel Brennholz aus allen Theilen der Monarchie mit der Bahn nach Wien kommt.

Von den Gütern, welche 1871—1878 in der Thalfahrt das Grenz-Zollamt Engelhartszell passirten, wurden befördert:

| in den Jahren | durch Ruderschiffe | durch Dampfboote |
|---|---|---|
| 1871 | 2,270.844 Meter-Centner | 285.572 Meter-Centner |
| 1872 | 2,615.603 „ | 148.291 „ |
| 1873 | 2,021.208 „ | 97.180 „ |
| 1874 | 1,539 587 „ | 85.800 „ |
| 1875 | 1,005.713 „ | 93.264 „ |
| 1876 | 845.038 „ | 110.095 „ |
| 1877 | 644.056 „ | 125.003 „ |
| 1878 | 609.739 „ | 105.093 „ |

Der Getreide-Export auf der Donau über Engelhartszell betrug:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1865 ..... | 278.850 Meter-Centner | 1872 ..... | 61.852 Meter-Centner |
| 1866 ..... | 242.612 „ | 1873 ..... | 21.157 „ |
| 1867 ..... | 728.245 „ | 1874 ..... | 60.010 „ |
| 1868 ..... | 545.420 „ | 1875 ..... | 251.873 „ |
| 1869 ..... | 185.355 „ | 1876 ..... | 521.072 „ |
| 1870 ..... | 405.431 „ | 1877 ..... | 560.880 „ |
| 1871 ..... | 597.770 „ | 1878 ..... | 354.640 „ |

Nach den Aufzeichnungen der k. k. Strombauleitung in Grein, betrug die Anzahl der Dampfboote, Schlepper, Ruderschiffe und Flösse, welche den Donau-Strudel in den Jahren 1858—1874 passirten:

126.386;

davon sind stromabwärts verkehrt: 103.713 = 82%,
stromaufwärts „ 22.673 = 18%.

Den Antheil, welchen die Dampf-, Ruder- und Floßschiffahrt daran genommen, war folgender: Es verkehrten

Dampfboote und Schlepper ..... 36.622 = 29%,
Ruderschiffe von mehr als 50 Tonnen Tragfähigkeit ..... 9.633 = 8%,
Ruderschiffe von 5 — 50 Tonnen Tragfähigkeit ..... 44.640 = 35%,
und Flösse ..... 35.491 = 28%.

Die gesammte, durch Dampf- und Ruderschiffe vermittelte Frachtenbewegung an den Donau-Landungsplätzen in Wien: am Spitz, bei den Kaisermühlen, in Nußdorf und am Donau-Canal betrug in runden Zahlen:

| In den Jahren: | Zoll-Centner: | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1835..... | 5,260.864 | angekommen, | 314.107 | abgegangen, |
| 1849..... | 7,872.695 | „ | 211.076 | „ |
| 1850..... | 8,731.417 | „ | 473.621 | „ |
| 1851..... | 9,970.200 | „ | 602.720 | „ |
| 1852..... | 9,303.480 | „ | 745.028 | „ |
| 1853 ..... | 9,490.410 | „ | 801.669 | „ |
| 1854..... | 10,239.526 | „ | 1,011.241 | „ |
| 1855..... | 9,292.798 | „ | 1,241.285 | „ |
| 1856..... | 10,562.496 | „ | 1,246.454 | „ |
| 1857..... | 10,801.265 | „ | 1,211.250 | „ |
| 1858.. .... | 9,721.493 | „ | 1,218.556 | „ |
| 1864..... | 10,635.388 | „ | 928.535 | „ |
| 1865..... | 9,778.360 | „ | 779.046 | „ |
| 1866..... | 10,660.821 | „ | 1,385.748 | „ |
| 1867..... | 11,844.747 | „ | 1,409.556 | „ |
| 1868..... | 12,584.427 | „ | 1,775.889 | „ |

| In den Jahren: | Zoll-Centner: | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1869..... | 14,627.141 | angekommen, | 2,095.959 | abgegangen, |
| 1870..... | 14,328.075 | „ | 1,872.889 | „ |
| 1871..... | 13,622.732 | „ | 2,161.550 | „ |
| 1872..... | 15,014.548 | „ | 1,835.059 | „ |
| 1873..... | 13,621.950 | „ | 1,506.470 | „ |
| 1874..... | 11,168.313 | „ | 1,461.317 | „ |

Die Mengen der Hauptgattungen der, von der gesammten durch Dampf- und Ruderschiffe vermittelten Frachtenbewegung an den Wiener Landungsplätzen weist die nachfolgende Tabelle aus:

| Jahr | Brenn- Materialien | Bau- Materialien | Victualien | Körnerfrüchte | Kaufmanns-Güter |
|---|---|---|---|---|---|
| | Zoll-Centner | | | | |
| 1835 | 3,641.722 | 982.375 | 143.019 | 73.329 | 734.526 |
| 1849 | 4,709.806 | 1,452.333 | 213.049 | 680.514 | 1,028.069 |
| 1850 | 4,826.941 | 1,884.574 | 201.892 | 566.695 | 1,723.936 |
| 1851 | 5,344.020 | 2,490.210 | 210.067 | 412.088 | 2,117.015 |
| 1852 | 5,177.640 | 2,265.510 | 224.949 | 361.350 | 2,019.059 |
| 1853 | 4,447,463 | 2,537.236 | 238.846 | 555.326 | 2,483.208 |
| 1854 | 4,526.900 | 2,246.871 | 242.818 | 808.491 | 3,425.687 |
| 1855 | 4,324.671 | 2,007.220 | 269.745 | 705 657 | 3,226.790 |
| 1856 | 4,492.063 | 2,403.489 | 275.264 | 546.630 | 4,091.504 |
| 1857 | 4,439.229 | 2,680.756 | 245.823 | 502.007 | 4,144.600 |
| 1858 | 4,184.060 | 2,693.128 | 256.056 | 613.230 | 3,193.575 |
| 1864 | 4,108.745 | 3,005.157 | 109.755 | 945.880 | 3,394.386 |
| 1865 | 3,585.774 | 2,388.364 | 122.679 | 1,519.942 | 2,940.647 |
| 1866 | 3,258.013 | 2,017.518 | 126.689 | 2,560.690 | 4,083.659 |
| 1867 | 3,598.188 | 3,362,995 | 187.516 | 1,847.131 | 4,258.473 |
| 1868 | 3,562.264 | 3,959.290 | 217.666 | 1,401.008 | 5,220.088 |
| 1869 | 4,007.540 | 5,300.822 | 210.331 | 1,968.712 | 5,235.695 |
| 1870 | 3,826.151 | 5,291.540 | 259.529 | 2,043.832 | 4,780.912 |
| 1871 | 3,505.096 | 5,356.889 | 186.045 | 1,834.741 | 4,901.511 |
| 1872 | 4,283.206 | 6,504.963 | 170.362 | 1,368.440 | 4,522.636 |
| 1873 | 3,716.858 | 5,262.535 | 146.343 | 1,828.582 | 4,174.092 |
| 1874 | 3,625.349 | 4,631.170 | 155.628 | 1,308.618 | 2,818.865 |

Eine allgemeine Uebersicht über den durch die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vermittelten Frachtenverkehr, gewährt die am Schlusse des vorigen Abschnittes befindliche Tabelle.

Den von der genannten Gesellschaft auf den Stationen Wien, Budapest und Orsova vermittelten Gesammtverkehr weisen die nachstehenden Tabellen aus.

# Tabellen

zur

# Darstellung des Verkehres

der

## Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

in den Stationen:

## Wien, Budapest, Orsova,

der von ihr

in den Jahren 1870—1875 remorquirten fremden Schiffe;

ferner des von der

Raaber Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den Jahren 1870—1877 vermittelten Verkehres;

des von der

k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft über die Katarakte und das Eiserne Thor in den Jahren 1867—1879 vermittelten Verkehres;

des

Verkehres auf der unteren Donau sowie über die Sulina-Mündung hinaus und der jährlichen Schiffahrtsdauer.

# Gesammt-

welchen die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der Station Wien

| Stromabwärts von Wien | 1867 Zoll-Centner | 1867 darunter Getreide | 1868 Zoll-Centner | 1868 darunter Getreide |
|---|---|---|---|---|
| nach der Linie Wien–Pest . . . . . expedirt | 736.101 | . | 946.130 | . |
| „ „ „ Pest–Orsova . . . . . „ | 210.646 | . | 353.412 | . |
| „ „ Theiß . . . . . „ | 24.600 | . | 31.183 | . |
| „ „ Save . . . . . „ | 15.795 | . | 13.461 | . |
| „ „ Linie Orsova–Sulina–Odessa „ | 261.779 | . | 257.134 | . |
| Transitoverkehr . . . . . | 130.946 | . | 264.174 | . |
| Summa . . . . . | 1,379.867 | . | 1,865.494 | . |

| Stromaufwärts nach Wien | 1867 Zoll-Centner | 1867 darunter Getreide | 1868 Zoll-Centner | 1868 darunter Getreide |
|---|---|---|---|---|
| von der Linie Pest–Wien . . . . . angek. | 2,628.861 | 1,170.194 | 2,431.005 | 784.009 |
| „ „ „ Orsova–Pest . . . . . „ | 665.782 | 105.231 | 999.464 | 160.931 |
| „ „ Theiß . . . . . „ | 67.995 | 32.037 | 54.083 | 49.426 |
| „ „ Save . . . . . „ | 19.196 | . | 25.453 | 2.177 |
| „ „ Linie Odessa–Sulina–Orsova „ | 96.151 | . | 78.884 | 284 |
| Transitoverkehr . . . . . | 1,974.198 | 1,729.608 | 1.809.668 | 1,505.838 |
| Summa . . . . . | 5,425.183 | 3,037.070 | 5,398.557 | 2,502.665 |

| Stromabwärts von Wien | 1872 Zoll-Centner | 1872 darunter Getreide | 1873 Zoll-Centner | 1873 darunter Getreide |
|---|---|---|---|---|
| nach der Linie Wien–Pest . . . . . expedirt | 978.525 | . | 724.363 | 4.510 |
| „ „ „ Pest–Orsova . . . . . „ | 257.381 | . | 236.454 | |
| „ „ Theiß . . . . . „ | 18.831 | . | 17.324 | . |
| „ „ Save . . . . . „ | 22.787 | . | 22.975 | . |
| „ „ Linie Orsova–Sulina–Odessa „ | 310.221 | . | 285.281 | . |
| Transitoverkehr . . . . . | 392.178 | . | 396.759 | 79 |
| Summa . . . . . | 1,969.923 | . | 1,683.156 | 4.589 |

| Stromaufwärts nach Wien | 1872 Zoll-Centner | 1872 darunter Getreide | 1873 Zoll-Centner | 1873 darunter Getreide |
|---|---|---|---|---|
| von der Linie Pest–Wien . . . . . angek. | 1,637.838 | 732.590 | 1,269.848 | 602.494 |
| „ „ „ Orsova–Pest . . . . . „ | 1,286.330 | 347.906 | 1,133.616 | 681.781 |
| „ „ Theiß . . . . . „ | 23.908 | 16.652 | 66.827 | 64.07[illegible] |
| „ „ Save . . . . . „ | 195.414 | . | 31.692 | 12.44[illegible] |
| „ „ Linie Odessa–Sulina–Orsova „ | 178.611 | 78.227 | 46.780 | 10.50[illegible] |
| Transitoverkehr . . . . . | 689.619 | 417.273 | 799.437 | 474.28[illegible] |
| Summa . . . . . | 4,011.720 | 1,592.648 | 3,348.200 | 1,845.57[illegible] |

## Verkehr,

incl. Nußdorf und Floridsdorf) in den Jahren 1867 bis 1876 vermittelte.

| 1869 | | 1870 | | 1871 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 1,167.890 | . | 955.438 | . | 1,218.863 | . |
| 365.874 | . | 266.323 | . | 262.566 | . |
| 34.397 | . | 22.111 | . | 24.162 | . |
| 10.544 | . | 14.201 | . | 18.187 | . |
| 333.971 | . | 311.832 | . | 369.910 | . |
| 350.532 | . | 282.868 | . | 358.562 | . |
| 2,263.208 | . | 1,852.773 | . | 2,252.250 | . |

| 1869 | | 1870 | | 1871 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 3,021.207 | 1,308.762 | 2,686.253 | 1,107.867 | 1,992.874 | 893.150 |
| 1,205.355 | 232.730 | 705.211 | 262.845 | 872.627 | 289.181 |
| 88.393 | 86.547 | 81.392 | 67.337 | 69.938 | 61.986 |
| 41.120 | . | 41.950 | 7.388 | 55.278 | 11.107 |
| 68.064 | . | 74.877 | . | 118.619 | 34.128 |
| 1,060.167 | 701.289 | 1,471.734 | 1,151.279 | 1,424.808 | 1,091.031 |
| 5,484.306 | 2,329.328 | 5,061.417 | 2,596.716 | 4,534.144 | 2,380.583 |

| 1874 | | 1875 | | 1876 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 604.021 | 13.667 | 521.561 | 1.473 | 460.778 | 21.056 |
| 258.939 | . | 244.730 | . | 212.966 | . |
| 16.547 | . | 15 196 | . | 19.026 | . |
| 22.139 | . | 24.861 | . | 20.536 | . |
| 286.118 | . | 262.320 | . | 218.794 | . |
| 380 610 | . | 357.140 | . | 309.326 | 66 |
| 1,568.374 | 13.667 | 1,425.808 | 1.473 | 1,241.426 | 21.122 |

| 1874 | | 1875 | | 1876 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 1,085.313 | 574.043 | 1,215.160 | 660.242 | 1,273.348 | 665.932 |
| 1,076.058 | 543.664 | 1,328.273 | 713.399 | 1,540.484 | 1,122.780 |
| 18.152 | 13.485 | 112.538 | 104.105 | 326.880 | 323.448 |
| 104.674 | 43.155 | 68.916 | 27.538 | 118.558 | 21.470 |
| 130.908 | 80.002 | 142.165 | 66.807 | 644.874 | 592.268 |
| 857.596 | 431.936 | 1,552.350 | 1,009.878 | 2,593.206 | 1,723.668 |
| 3,272 701 | 1,686.285 | 4,419.402 | 2,581.969 | 6,497.350 | 4,449,566 |

## Gesammt-

welchen die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der

| Stromabwärts von Budapest | 1867 Zoll-Centner | 1867 darunter Getreide | 1868 Zoll-Centner | 1868 darunter Getreide |
|---|---|---|---|---|
| nach der Linie Pest–Orsova ..... expedirt | 410.564 | 6.044 | 476.824 | . |
| „ „ Theiß ..... „ | 40.529 | 127 | 46.487 | . |
| „ „ Save ..... „ | 16.689 | . | 17.057 | . |
| „ „ Linie Orsova – Sulina–Odessa ..... „ | 74.154 | 210 | 100.626 | |
| Summa... | 541.936 | 6.381 | 640.994 | . |

| Stromaufwärts nach Budapest | 1867 Zoll-Centner | 1867 darunter Getreide | 1868 Zoll-Centner | 1868 darunter Getreide |
|---|---|---|---|---|
| von der Linie Orsova–Pest .. angekommen | 3,155.626 | 1,337.241 | 2,894.287 | 1,217.500 |
| „ „ Theiß .. ..... „ | 708.019 | 667.859 | 577.575 | 563.261 |
| „ „ Save ..... „ | 200.596 | 108.205 | 140.223 | 55.623 |
| „ „ Linie Odessa–Sulina–Orsova ..... „ | 112.330 | 51.903 | 68.844 | 28.999 |
| Summa... | 4,176.571 | 2,165.208 | 3,680.926 | 1,864.783 |

| Stromabwärts von Budapest | 1872 Zoll-Centner | 1872 darunter Getreide | 1873 Zoll-Centner | 1873 darunter Getreide |
|---|---|---|---|---|
| nach der Linie Pest–Orsova ..... expedirt | 541.843 | 278 | 502.133 | 34 |
| „ „ Theiß ..... „ | 39.508 | . | 38.854 | . |
| „ „ Save ..... „ | 29.804 | . | 21.496 | |
| „ „ Linie Orsova – Sulina–Odessa ..... „ | 81.984 | . | 88 163 | . |
| Summa... | 693.139 | 278 | 650.646 | 34 |

| Stromaufwärts nach Budapest | 1872 Zoll-Centner | 1872 darunter Getreide | 1873 Zoll-Centner | 1873 darunte Getreid |
|---|---|---|---|---|
| von der Linie Orsova–Pest .. angekommen | 1,867.931 | 201.527 | 2,252.236 | 329.5 |
| „ „ Theiß ..... „ | 183.981 | 128.591 | 188.588 | 162.8 |
| „ „ Save ..... „ | 237.438 | 15.773 | 339.599 | 104.3 |
| „ „ Linie Odessa–Sulina–Orsova ..... „ | 2,010.696 | 1,933.651 | 1,523.190 | 1,505.( |
| Summa... | 4,300.046 | 2,279.542 | 4,303.613 | 2,101.7 |

## Verkehr.

Station Budapest in den Jahren 1867 bis 1876 vermittelte.

| 1869 | | 1870 | | 1871 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 460.895 | 1.595 | 425.967 | 1.325 | 463.798 | 1.215 |
| 49.521 | | 39.302 | . | 41.279 | . |
| 21.606 | . | 18.800 | . | 19.271 | 184 |
| 111.084 | . | 79.434 | . | 83.600 | . |
| 643.106 | 1.595 | 563.503 | 1.325 | 607.948 | 1.399 |

| 1869 | | 1870 | | 1871 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 2,611.728 | 843.271 | 2,027.293 | 583.005 | 1,940.187 | 336.216 |
| 647.346 | 611.271 | 475.473 | 423.548 | 575.931 | 499.975 |
| 126.299 | 46.552 | 147.472 | 52.188 | 178.582 | 1.600 |
| 76.840 | 15.800 | 161.122 | 99.178 | 272.344 | 239.531 |
| 3,462.213 | 1,516.894 | 2,811.360 | 1,157.919 | 2,967.044 | 1,077,322 |

| 1874 | | 1875 | | 1876 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 598.215 | 3.981 | 433.295 | 3.050 | 459.546 | 1.486 |
| 35.357 | . | 31.930 | 1.500 | 25.116 | . |
| 25.565 | 238 | 24.340 | . | 30.218 | . |
| 89.128 | . | 67.393 | . | 52.302 | 610 |
| 748.265 | 4.219 | 556.958 | 4.550 | 567.182 | 2.096 |

| 1874 | | 1875 | | 1876 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 2,712.879 | 784.112 | 2,714.757 | 1,065.890 | 2,604.996 | 553.326 |
| 112.492 | 100.614 | 303.223 | 291.966 | 326.478 | 313.772 |
| 309.131 | 209.481 | 458.594 | 211.730 | 396.258 | 71.948 |
| 1,437.926 | 1,367.850 | 475.861 | 407.707 | 863.106 | 823.098 |
| 4,572.428 | 2,462.057 | 3,952.435 | 1,977.293 | 4,188.838 | 1,762.144 |

## Gesammt-

welchen die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der

| | 1861 | | 1862 | |
|---|---|---|---|---|
| | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| Expedirt Donauaufwärts ... | 43.807 | 986 | 61.364 | 4.172 |
| „ „ abwärts .... | 382.333 | 20 | 431.561 | . |
| Angekommen stromaufwärts . | 2.878 | . | 13.954 | 310 |
| „ „ abwärts .. | 463.418 | . | 513.818 | 520 |
| Transitirt Donauaufwärts .. | 157.789 | . | 553.040 | 212.482 |
| „ „ abwärts ... | 213.205 | . | 243.699 | . |
| Summa .... | 1,263.430 | 1.006 | 1,817.436 | 217.484 |

| | 1866 | | 1867 | |
|---|---|---|---|---|
| | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| Expedirt Donauaufwärts ... | 41.764 | . | 33.995 | 1.147 |
| „ „ abwärts .... | 330.350 | . | 352.138 | . |
| Angekommen stromaufwärts . | 13.345 | 3.281 | 11.670 | . |
| „ „ abwärts .. | 334.458 | 312 | 421.563 | 355 |
| Transitirt Donauaufwärts .. | 353.838 | 8.775 | 406.334 | 75.049 |
| „ „ abwärts ... | 964.121 | 13.893 | 897.601 | 1.173 |
| Summa .... | 2,037.876 | 26.261 | 2,123.301 | 77.724 |

| | 1871 | | 1872 | |
|---|---|---|---|---|
| | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| Expedirt Donauaufwärts ... | 54.238 | . | 88.478 | 8.910 |
| „ „ abwärts .... | 62.311 | . | 63.959 | 478 |
| Angekommen stromaufwärts . | 18.262 | 10.689 | 82.823 | 66.426 |
| „ „ abwärts .. | 79.725 | 329 | 144.336 | |
| Transitirt Donauaufwärts .. | 556.958 | 341.603 | 4,906.279 | 4,526.489 |
| „ „ abwärts ... | 981.889 | 70 | 1,718.882 | 89 |
| Summa .... | 1,753.428 | 352.691 | 7,004.757 | 4,602.392 |

| | 1876 | | 1877 | |
|---|---|---|---|---|
| | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| Expedirt Donauaufwärts ... | 174.884 | 76.230 | 713.796 | 367.066 |
| „ „ abwärts .... | 116.428 | . | 73.506 | |
| Angekommen stromaufwärts. | 19.580 | 6.042 | 11.088 | 6.688 |
| „ „ abwärts .. | 166.730 | . | 574.048 | 2.234 |
| Transitirt Donauaufwärts .. | 2,741.520 | 2,511.112 | 1,705.028 | 1,659.666 |
| „ „ abwärts ... | 1,179.548 | 610 | 965.930 | . |
| Summa .... | 4,398.690 | 2,593.994 | 4,043.396 | 2,035 654 |

# Verkehr,

Station Orsova in den Jahren 1861 bis 1879 vermittelte.

| 1863 | | 1864 | | 1865 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 87.281 | 27.686 | 59.332 | 26.309 | 37.612 | 112 |
| 498.228 | . | 873.272 | . | 308.775 | . |
| 36.307 | 27.092 | 50.554 | 45.862 | 4.107 | 143 |
| 622.283 | 1.363 | 1,016.758 | 2.469 | 360.081 | 2.404 |
| 573.627 | 248.990 | 1,378.971 | 1,084.248 | 215.333 | 23.387 |
| 233.094 | 3.825 | 459.253 | . | 543.968 | . |
| 2,050.820 | 308.956 | 3,838.140 | 1,158.888 | 1,469.876 | 26.046 |

| 1868 | | 1869 | | 1870 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 24.941 | 2.586 | 22.008 | . | 53.005 | 159 |
| 375.716 | 270 | 419.967 | 970 | 55.999 | 15 |
| 10.419 | 1.758 | 8.050 | . | 12.638 | . |
| 437.810 | 1.743 | 442.533 | 1.279 | 95.158 | 1.329 |
| 365.108 | 62.710 | 314.685 | 36.578 | 358.243 | 113.524 |
| 769.983 | 633 | 701.082 | 176 | 1,030.121 | 1.791 |
| 1,983.977 | 69.700 | 1,908.325 | 39.003 | 1,605.164 | 116.818 |

| 1873 | | 1874 | | 1875 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 28.555 | 3.616 | 51.970 | 332 | 78.222 | 35.119 |
| 116.570 | . | 153.504 | . | 52.852 | . |
| 100.026 | 77.913 | 67.087 | 51.793 | 5.832 | 204 |
| 148.477 | 3 | 183.800 | . | 169.936 | 2.710 |
| 2,713.652 | 2,399.359 | 2,487.261 | 2,131.031 | 984.166 | 677.393 |
| 1,288.977 | . | 1,751.073 | 949 | 1,223.941 | 400 |
| 4,396.257 | 2,480.891 | 4,694.695 | 2,184.105 | 2,514.949 | 715.826 |

| 1878 | | 1879 | |
|---|---|---|---|
| Zoll-Centner | darunter Getreide | Zoll-Centner | darunter Getreide |
| 210.264 | 56.676 | 226.550 | 114.768 |
| 175.722 | . | 180.301 | 3.000 |
| 76.746 | 72.540 | 8.400 | 4.694 |
| 160.294 | . | 135.167 | 481 |
| 3,300.942 | 3,199.482 | 1,884.254 | 1,745.666 |
| 1,806.212 | 240 | 1,326.669 | 210 |
| 5,730.180 | 3,328.938 | 3,761.341 | 1,868.819 |

Aus der Total-Summe des Gesammtverkehres in den 19 Jahren pr. 58,396.038 Zoll-Centner ergibt sich ein Jahresdurchschnitt von 3,073.476 Zoll-Centner, wovon auf den Gesammt-Getreideverkehr ein Jahresdurchschnitt von 1,168.695 Zoll-Centner entfällt.

In den Jahren 1870—1875 remorquirte die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 4043 fremde Schiffe, und zwar:

| auf der Strecke: | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 | 1875 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Regensburg — Wien | 156 | 139 | 394 | 366 | 226 | 164 |
| Wien — Budapest | 241 | 238 | 170 | 443 | 415 | 295 |
| Budapest — Orsova | 112 | 10 | 10 | 5 | 347 | 167 |
| Orsova — Sulina | 27 | 19 | 13 | 7 | 7 | 6 |
| Sissek — Semlin | 8 | 6 | . | 2 | 11 | 10 |
| Námeny — Titel | 8 | 1 | . | . | 18 | 2 |
| Summa... | 552 | 413 | 587 | 823 | 1024 | 644 |

Die Raaber Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Raab vermittelte durch ihre fünf Remorqueure mit zusammen 570 Pferdekräften in den Jahren 1870—1877 folgend dargestellten Verkehr:

| In den Jahren: | Transport in eigenen Schleppern | Remorquirung fremder Schiffe |
|---|---|---|
| 1870 | 316.270 Zoll-Centner | 614.892 Zoll-Centner |
| 1871 | 362.244 „ „ | 1,065.142 „ „ |
| 1872 | 325.312 „ „ | 432.466 „ „ |
| 1873 | 367.378 „ „ | 1,319.094 „ „ |
| 1874 | 286.750 „ „ | 1,424.242 „ „ |
| 1875 | 298.364 „ „ | 955.402 „ „ |
| 1876 | 451.106 „ „ | 1,520.320 „ „ |
| 1877 | 521.488 „ „ | 1,203.522 „ „ |

Die k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft beförderte mit ihren Schiffen über die Katarakte und das Eiserne Thor:

| In den Jahren: | Schweine Stück | Frachten Tonnen | In den Jahren: | Schweine Stück | Frachten Tonnen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1867 .... | 9.582 | 767·7 | 1874..... | 6.153 | 1.414·6 |
| 1868 .... | 20.807 | 4·7 | 1875..... | 14.334 | 6.063·5 |
| 1869..... | 27.211 | 24·4 | 1876..... | 26.522 | 4.362·7 |
| 1870..... | 39.839 | 84·1 | 1877..... | 40.897 | 6.874·0 |
| 1871..... | 20.113 | . | 1878..... | 25.701 | 10.999·2 |
| 1872..... | 65.458 | 821·9 | 1879..... | 21.439 | 1.107·8 |
| 1873..... | 15.884 | 122·1 | | | |

Den Export-Verkehr auf der unteren Donau über die Sulina-Mündung hinaus, stellen die nachfolgenden Tabellen auf Grund der von der europäischen Donau-Commission veröffentlichten statistischen Ausweise dar.

# Verladungen,

welche in den Jahren 1861—1879 auf der Rhede und im Hafen von Sulina sowie in den stromeinwärts gelegenen Häfen erfolgten.

| Jahr | Verladungen im Hafen von Sulina: vollständig im Hafen | | zum Theile im Hafen / i. d. Rhede | | Totale | | Verladungen: in der Rhede von Sulina | | im Ganzen an der Mündung | | in den im Strome gelegenen Häfen | | im Allgemeinen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiff | Tonnen | Schiff | Tonnen | Schiff | Tonnen | Schiff | Tonnen | Schiff | Tonnen | Schiff | Tonnen | Schiff | Tonnen |
| [1])1861 | 30 | 8.917 | 18 | 9.086 | 48 | 18.003 | 168 | 63.659 | 216 | 81.662 | 2686 | 327.304 | 2902 | 408.966 |
| [1])1862 | 134 | 37.710 | 110 | 46.118 | 244 | 83.828 | 50 | 18.918 | 294 | 102.746 | 2548 | 307.626 | 2842 | 410.372 |
| [1])1863 | 126 | 33.157 | 217 | 84.551 | 343 | 117.708 | 56 | 20.327 | 399 | 138.035 | 2492 | 330.884 | 2891 | 468.919 |
| 1864 | 195 | 52.214 | 272 | 104.352 | 467 | 156.566 | 48 | 18.671 | 515 | 175 237 | 2933 | 410.657 | 3448 | 585.894 |
| 1865 | 222 | 65.827 | 79 | 36.447 | 301 | 102.274 | 12 | 6.111 | 313 | 108.385 | 2362 | 333.844 | 2676 | 442.229 |
| 1866 | 210 | 64.594 | 144 | 65.803 | 354 | 130.397 | 7 | 3.537 | 361 | 133.934 | 2070 | 294 055 | 2431 | 427.989 |
| 1867 | 128 | 38.492 | 164 | 73.485 | 292 | 111.977 | 9 | 5.116 | 301 | 117.093 | 1659 | 276.927 | 1960 | 394.020 |
| 1868 | 244 | 85.705 | 122 | 61.144 | 366 | 146.849 | 2 | 1.861 | 368 | 148.710 | 2640 | 492.412 | 3008 | 641.122 |
| 1869 | 114 | 35.541 | 404 | 186.376 | 518 | 221.917 | 2 | 2.008 | 520 | 223.925 | 2361 | 453.035 | 2881 | 676.960 |
| 1870 | 333 | 138.203 | 140 | 78.572 | 473 | 216.775 | 1 | 1.547 | 474 | 218.322 | 2067 | 382.648 | 2541 | 600 970 |
| 1871 | 303 | 130.424 | 40 | 26.451 | 343 | 156.875 | . | . | 343 | 156.875 | 1911 | 392.845 | 2254 | 549.720 |
| 1872 | 181 | 79.703 | 4 | 2.375 | 185 | 82.078 | . | . | 185 | 82.078 | 2033 | 416.212 | 2218 | 498.290 |
| 1873 | 315 | 179.996 | 4 | 4.400 | 319 | 184.396 | . | . | 319 | 184.396 | 1559 | 349.263 | 1878 | 533.659 |
| 1874 | 236 | 131.293 | 17 | 17.701 | 253 | 148.994 | . | . | 253 | 148.994 | 1439 | 365.525 | 1692 | 514.519 |
| 1875 | 224 | 142.823 | 61 | 71.326 | 385 | 214.149 | . | . | 285 | 214.149 | 1429 | 307.586 | 1714 | 521.735 |
| 1876 | 257 | 189.678 | 87 | 102.503 | 344 | 292.181 | . | . | 344 | 292.181 | 1599 | 456.182 | 1943 | 748.363 |
| 1877 | 116 | 75.208 | 12 | 15.901 | 128 | 91.109 | . | . | 128 | 91.109 | 334 | 93.308 | 462 | 184.417 |
| 1878 | 60 | 59.316 | 78 | 100.374 | 138 | 159.690 | . | . | 138 | 159.690 | 1724 | 540.473 | 1862 | 700.163 |
| 1879 | 113 | 88.428 | 50 | 61.327 | 163 | 149.755 | . | . | 163 | 149.751 | 2099 | 647.803 | 2262 | 797.554 |

## Bemerkungen.

[1]) Bei den Jahrgängen 1861, 1862, 1863, sind die von den stromeinwärts gelegenen Häfen ausgegangenen Postdampfer, sowie die damit verladenen Güter resp. deren Gewicht, nicht inbegriffen.

Die Ziffer der ausgegangenen Postdampfer, sowie die ihrer Ladungen [nach Tonnen] sind

im Jahre 1861
182 Schiffe, 41.804 Tonnen,

im Jahre 1862
173 Schiffe, 39.642 Tonnen,

im Jahre 1863
208 Schiffe, 50.413 Tonnen.

## Dar-

der

## einzelnen Monaten der Jahre 1847—1879 durch die

(Die Schiffsladungen sind

| Jahr | Jänner | | Februar | | März | | April | | Mai | | Juni | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung |
| 1847 | 1 | 227 | 24 | 3.407 | 66 | 10.137 | 320 | 46.230 | 229 | 34.068 | 224 | 29.073 |
| 1848 | . | . | . | . | 101 | 15.361 | 108 | 17.763 | 86 | 13.617 | 92 | 12.963 |
| 1849 | . | . | 2 | 382 | 107 | 18.569 | 132 | 23.196 | 180 | 31.359 | 217 | 39.971 |
| 1850 | . | . | 11 | 2.037 | 25 | 3.958 | 62 | 10.609 | 50 | 8.738 | 90 | 16.438 |
| 1851 | 4 | 570 | 12 | 1.803 | 98 | 15.592 | 155 | 27.231 | 226 | 38.615 | 179 | 33.884 |
| 1852 | 10 | 1.603 | 33 | 3.674 | 127 | 21.448 | 187 | 33.120 | 331 | 52.977 | 304 | 54.069 |
| 1853 | 16 | 1.581 | 139 | 20.834 | 204 | 34 226 | 310 | 50.535 | 249 | 40.416 | 145 | 23.852 |
| 1854 | 28 | 4.034 | 43 | 7.768 | 50 | 8.663 | 58 | 10.154 | 42 | 8.590 | 22 | 3.766 |
| 1855 | . | . | 2 | 723 | 101 | 20.603 | 100 | 20.567 | 319 | 68.133 | 177 | 33.832 |
| 1856 | 6 | 1.241 | 12 | 2.133 | 60 | 9.662 | 168 | 21.496 | 283 | 48.312 | 209 | 33.675 |
| 1857 | . | . | . | . | 23 | 4.335 | 78 | 12.078 | 110 | 17.305 | 298 | 47.736 |
| 1858 | 13 | 2.025 | . | | 41 | 6.526 | 178 | 28.055 | 334 | 55.519 | 465 | 72.036 |
| 1859 | 25 | 4.022 | 14 | 2.064 | 52 | 8.167 | 179 | 24.337 | 243 | 33.800 | 363 | 57.931 |
| 1860 | 66 | 12.626 | 26 | 6.497 | 188 | 34.178 | 371 | 69.673 | 500 | 89.591 | 337 | 58.699 |
| [1])1861 | 11 | 2.121 | 5 | 610 | 91 | 17.255 | 321 | 56.448 | 330 | 64.480 | 415 | 73.545 |
| 1862 | . | . | . | . | 85 | 15.336 | 296 | 59.901 | 420 | 71.760 | 384 | 69.124 |
| 1863 | 7 | 1.544 | 107 | 17.531 | 187 | 31.945 | 287 | 52.867 | 405 | 75.733 | 423 | 75.933 |
| 1864 | . | . | 2 | 238 | 162 | 26.558 | 486 | 79.953 | 473 | 76.144 | 356 | 63.889 |
| 1865 | 3 | 565 | 3 | 857 | 54 | 9.423 | 397 | 67.573 | 386 | 63.458 | 335 | 48.167 |
| 1866 | 5 | 927 | 12 | 2.244 | 155 | 26.764 | 281 | 52.582 | 315 | 60.236 | 287 | 47.096 |
| 1867 | 14 | 2.264 | 39 | 7.124 | 110 | 20.748 | 172 | 28.553 | 175 | 29.910 | 157 | 24.756 |
| 1868 | 5 | 1.572 | . | . | 150 | 36.416 | 302 | 76.846 | 370 | 85.289 | 306 | 58.009 |
| 1869 | 15 | 3.390 | 12 | 4.586 | 93 | 24.180 | 282 | 69.494 | 324 | 80.556 | 343 | 84.918 |
| 1870 | 21 | 5.899 | 3 | 1.910 | 27 | 7.045 | 154 | 44.575 | 310 | 76.614 | 411 | 96.156 |
| 1871 | 17 | 6.640 | 5 | 1.719 | 51 | 13.623 | 213 | 56.934 | 252 | 54.767 | 301 | 67.398 |
| 1872 | 12 | 4.031 | 6 | 1.245 | 140 | 33.817 | 213 | 46.396 | 270 | 52 799 | 284 | 69.387 |
| 1873 | 8 | 3.995 | 5 | 3.221 | 71 | 23.313 | 138 | 36.396 | 201 | 51.298 | 217 | 53.579 |
| [2])1874 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1875 | 33 | 17.344 | 10 | 6.152 | 2 | 1.197 | 104 | 36.432 | 250 | 56.872 | 224 | 53.846 |
| 1876 | 4 | 2.544 | 6 | 3.594 | 97 | 33.109 | 175 | 71.246 | 203 | 84.060 | 217 | 97.661 |
| 1877 | 44 | 24.495 | 22 | 11.996 | 19 | 46.442 | 171 | 69.181 | 114 | 29.647 | 10 | 1.266 |
| [2])1878 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1879 | 38 | 26.269 | 18 | 10.779 | 63 | 25.509 | 185 | 62.819 | 272 | 103.213 | 293 | 113.260 |

[1]) Der detaillirte Ausweis von den Monaten August, September,

# ſtellung

n den

## Sulina-Mündung gegangenen Schiffe mit ihren Ladungen.

n Tonnen angegeben.)

| Juli | | August | | September | | October | | November | | December | | Zuſammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung |
| 229 | 32.759 | 144 | 22.322 | 185 | 28.815 | 307 | 47.193 | 92 | 14.961 | 12 | 1.896 | 1833 | 271.088 |
| 69 | 12.950 | 52 | 8.557 | 162 | 27.037 | 300 | 41.557 | 124 | 19.859 | 27 | 4.396 | 1121 | 174.060 |
| 108 | 19.223 | 73 | 11.643 | 75 | 12.404 | 120 | 19.732 | 122 | 21.392 | 15 | 2.954 | 1151 | 200.816 |
| 62 | 9.732 | 64 | 10.457 | 141 | 24.246 | 190 | 31.373 | 157 | 27.490 | 30 | 5.079 | 882 | 150.157 |
| 184 | 32.248 | 138 | 21.869 | 129 | 20.495 | 251 | 42.479 | 163 | 27.107 | 31 | 4.914 | 1570 | 266.807 |
| 206 | 39 229 | 171 | 28.593 | 195 | 33.575 | 230 | 40.671 | 175 | 29.895 | 62 | 10.964 | 2031 | 349.818 |
| 106 | 13.447 | 127 | 13.671 | 194 | 21.619 | 222 | 25.799 | 88 | 12.303 | 40 | 6.259 | 1840 | 264.542 |
| 2 | 214 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 245 | 43.189 |
| 287 | 56.945 | 243 | 44.304 | 257 | 48.884 | 413 | 75.974 | 173 | 30.765 | 20 | 3.672 | 2092 | 404.402 |
| 219 | 39.522 | 189 | 35.309 | 341 | 58.960 | 311 | 56.127 | 142 | 28.857 | 63 | 10.398 | 2003 | 345.692 |
| 229 | 37.121 | 205 | 34.009 | 113 | 15.934 | 307 | 47.866 | 288 | 45.580 | 146 | 26.539 | 1797 | 288.503 |
| 336 | 49.522 | 214 | 28.263 | 207 | 32.175 | 199 | 25.410 | 279 | 42.377 | 92 | 14.099 | 2358 | 356.007 |
| 276 | 43.378 | 340 | 49.711 | 239 | 37.413 | 390 | 64.821 | 339 | 55.439 | 82 | 13.775 | 2542 | 394.858 |
| 276 | 45.400 | 213 | 38.220 | 216 | 34.876 | 465 | 70.595 | 392 | 60.896 | 238 | 43.085 | 3288 | 564.336 |
| 341 | 61.740 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | (3084 | 450.770) |
| | | | | | | | | | | | | 1514 | 276.199 |
| 340 | 52.372 | 271 | 41.436 | 365 | 54.893 | 415 | 67.996 | 357 | 61.950 | 82 | 17.831 | 3015 | 512.599 |
| 308 | 48.186 | 223 | 37.912 | 290 | 44.978 | 424 | 62.939 | 355 | 53.304 | 83 | 16.460 | 3099 | 519.332 |
| 397 | 67.923 | 313 | 52.916 | 266 | 47.732 | 476 | 74.442 | 377 | 64.359 | 140 | 31.740 | 3448 | 585.894 |
| 291 | 46.588 | 224 | 39.229 | 179 | 26.893 | 186 | 32.840 | 457 | 73.820 | 161 | 32.816 | 2676 | 442.229 |
| 210 | 33.248 | 130 | 23.800 | 264 | 47.071 | 300 | 48.095 | 323 | 53.320 | 149 | 32.066 | 2431 | 427.449 |
| 102 | 17.628 | 116 | 23.269 | 247 | 55.161 | 313 | 65.051 | 323 | 75.570 | 192 | 43.986 | 1960 | 394.020 |
| 275 | 63.837 | 185 | 39.195 | 261 | 55.450 | 453 | 81.027 | 442 | 85.435 | 259 | 58.046 | 3008 | 641.122 |
| 300 | 82.455 | 225 | 52.995 | 313 | 67.907 | 365 | 72.559 | 412 | 84.143 | 197 | 49.777 | 2881 | 676.960 |
| 354 | 88.222 | 216 | 59.398 | 200 | 43.021 | 316 | 62.328 | 329 | 70.360 | 200 | 45.452 | 2541 | 600.980 |
| 284 | 76.191 | 230 | 53.627 | 226 | 66.374 | 287 | 65.882 | 272 | 49.470 | 116 | 37.095 | 2254 | 549.720 |
| 97 | 45 487 | 122 | 31.045 | 209 | 37.714 | 339 | 75.950 | 303 | 63.952 | 123 | 36.467 | 2218 | 498.290 |
| 53 | 49.821 | 134 | 45.322 | 174 | 62.399 | 304 | 82.057 | 282 | 69.877 | 191 | 52.381 | 1878 | 533.659 |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1692 | 514.519 |
| 135 | 71 427 | 176 | 50.637 | 184 | 59.774 | 188 | 67.673 | 197 | 66.116 | 111 | 34.265 | 1714 | 521.735 |
| 227 | 91.415 | 178 | 74.704 | 207 | 75.756 | 239 | 75.974 | 178 | 55.917 | 212 | 82.383 | 1943 | 748.363 |
| 7 | 918 | 2 | 410 | . | . | 1 | 62 | . | . | . | . | 462 | 184.417 |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1862 | 700.163 |
| 272 | 102.915 | 263 | 91.043 | 224 | 67.556 | 247 | 73.558 | 301 | 81.505 | 86 | 39.128 | 2262 | 797.554 |

October, November und December fehlt. [2]) Fehlt der detaillirte Ausweis.

# Darstellung der Nationalität, welcher die in den Jahren 1847—1860

| Nationalität | 1847 | | 1848 | | 1849 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung |
| Amerika | . | . | . | . | . | . |
| Belgien | 5 | 889 | 2 | 345 | 1 | 224 |
| Dänemark | 8 | 922 | 1 | 92 | . | . |
| Frankreich (Spanien, Römische Staaten, Jerusalem) | 45 | 6.127 | 8 | 1.071 | 9 | 1.426 |
| Griechenland | 630 | 94.500 | 532 | 90.440 | 880 | 158.400 |
| Großbritannien | 151 | 22.614 | 133 | 21.248 | 132 | 21.843 |
| Hannover | 2 | 262 | . | . | 1 | 265 |
| Holland | 5 | 712 | | . | . | . |
| Jonische Inseln | 14 | 1.887 | 29 | 4.635 | 36 | 5.529 |
| Mecklenburg | . | . | . | . | . | . |
| Moldau | 14 | 3.342 | 19 | 5.528 | 3 | 644 |
| Norwegen | . | . | . | . | . | . |
| Oldenburg | . | . | . | . | . | . |
| Oesterreich | 144 | 28.975 | 102 | 22.408 | 135 | 31.618 |
| Preußen | 11 | 2.287 | . | . | 1 | 200 |
| Rußland | 125 | 22.845 | 72 | 14.665 | 110 | 22.297 |
| Samos | 14 | 1.151 | 8 | 912 | 18 | 1.916 |
| Sardinien | 151 | 18.799 | 67 | 10.141 | 49 | 7.557 |
| Serbien | . | | . | . | . | . |
| Schweden | . | . | . | . | . | . |
| Sicilien | . | . | . | . | . | . |
| Toscana | 2 | 280 | 2 | 328 | 1 | 183 |
| Türkei | 633 | 76.517 | 291 | 42.923 | 214 | 37.327 |
| Walachei | 43 | 5.852 | 30 | 3.947 | 51 | 8.083 |
| Hansestädte (freie, deutsche) | . | . | . | . | . | . |
| | 2.027 | 287.961 | 1.296 | 218.683 | 1.641 | 297.512 |
| **mit Dampfschiffen** von: | | | | | | |
| Frankreich | . | . | . | . | . | . |
| Oesterreich | 36 | 11.014 | 35 | 10.561 | 35 | 12.901 |
| Rußland | . | . | . | . | . | . |
| | 2.063 | 298.975 | 1.331 | 229.244 | 1.676 | 310.413 |

durch die Sulina-Mündung gegangenen Schiffe angehörten.

| 1850 | | 1851 | | 1852 | | 1853 | | 1854 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung | Schiffe | Tonnen-ladung |
| . | . | 1 | 190 | . | | 1 | 102 | . | . |
| 1 | 184 | 1 | 224 | 3 | 527 | 5 | 854 | . | . |
| . | . | 2 | 216 | 17 | 1.817 | 8 | 947 | . | . |
| 2 | 352 | 5 | 879 | 12 | 1.551 | 36 | 4.233 | 2 | 241 |
| 860 | 154.800 | 951 | 161.670 | 973 | 171.248 | 1.049 | 199.310 | 520 | 109.200 |
| 108 | 17.709 | 306 | 54.064 | 343 | 62.540 | 205 | 35.241 | 45 | 7.840 |
| 1 | 158 | 5 | 685 | 28 | 3.961 | 11 | 895 | . | . |
| | . | 1 | 142 | 19 | 4.008 | 56 | 8.402 | 18 | 3.242 |
| 27 | 3.830 | 52 | 7.660 | 58 | 9.355 | 72 | 8.697 | 10 | 1.240 |
| 3 | 647 | 10 | 2.286 | 7 | 1.647 | . | . | 3 | 753 |
| 9 | 1.742 | 6 | 896 | 15 | 2.058 | 13 | 1.308 | 4 | 645 |
| . | . | . | . | 6 | 402 | 13 | 1.642 | 3 | 389 |
| . | . | 8 | 900 | 17 | 2.132 | 9 | 976 | . | . |
| 96 | 19.487 | 105 | 21.054 | 149 | 30.004 | 111 | 19.555 | 40 | 8.910 |
| 11 | 2.230 | 24 | 5.143 | 17 | 3.707 | 4 | 852 | 3 | 920 |
| 61 | 12.287 | 74 | 16.156 | 67 | 11.149 | 63 | 9.644 | 4 | 364 |
| 11 | 1.353 | 15 | 1.466 | 18 | 1.467 | 45 | 3.004 | . | . |
| 37 | 5.475 | 95 | 15.490 | 99 | 14.995 | 144 | 20.441 | 14 | 1.977 |
| 1 | 240 | . | . | . | . | 1 | 125 | . | . |
| | . | . | . | 16 | 2.828 | 15 | 2.382 | 1 | 131 |
| . | . | . | . | 9 | 1.944 | 22 | 5.304 | 2 | 223 |
| . | . | 1 | 245 | 10 | 2.018 | 3 | 475 | . | . |
| 174 | 29.433 | 372 | 59.812 | 444 | 74.525 | 406 | 56.284 | . | . |
| 47 | 7.022 | 68 | 8.849 | 92 | 12.373 | 155 | 17.779 | 8 | 1.270 |
| . | . | . | | 3 | 402 | 3 | 356 | 3 | 382 |
| 1.449 | 256.949 | 2.102 | 358.027 | 2.422 | 416.658 | 2.450 | 398.808 | 680 | 137.727 |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 40 | 15.386 | 52 | 12.918 | 54 | 23.742 | 40 | 14.250 | . | . |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| 1.489 | 272.335 | 2.154 | 370.945 | 2.476 | 440.400 | 2.490 | 413.058 | 680 | 137.727 |

| Nationalität | 1855 | | 1856 | | 1857 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung |
| Amerika | 3 | 670 | 2 | 642 | 1 | 271 |
| Belgien | 5 | 907 | 7 | 1.043 | 1 | 109 |
| Dänemark | 12 | 1.432 | 16 | 1.979 | 7 | 1.017 |
| Frankreich (Spanien, Römische Staaten, Jerusalem) | 3 | 515 | 34 | 4.078 | 28 | 3.944 |
| Griechenland | 2.151 | 451.710 | 962 | 202.020 | 803 | 131.806 |
| Großbritannien | . | . | 161 | 32.046 | 168 | 28.912 |
| Hannover | 44 | 7.285 | 65 | 7.594 | 11 | 1.720 |
| Holland | 83 | 10.434 | 104 | 11.031 | 27 | 3.515 |
| Jonische Inseln | . | . | 34 | 4.927 | 69 | 9.268 |
| Mecklenburg | 36 | 9.577 | 8 | 1.617 | 1 | 200 |
| Moldau | 8 | 1.188 | 38 | 4.341 | 36 | 3.725 |
| Norwegen | 51 | 7.426 | 33 | 4.986 | 12 | 2.695 |
| Oldenburg | 19 | 3.548 | 36 | 6.384 | . | . |
| Oesterreich | 363 | 84.463 | 239 | 56.163 | 146 | 30.125 |
| Preußen | 11 | 2.762 | 12 | 2.834 | 5 | 904 |
| Rußland | . | . | 8 | 876 | 12 | 1.283 |
| Samos | 1 | 105 | 16 | 1.537 | 18 | 2.010 |
| Sardinien | . | — | 75 | 10.342 | 112 | 16.497 |
| Serbien | 25 | 3.359 | 12 | 1.364 | 16 | 2.046 |
| Schweden | 6 | 1.123 | 7 | 1.132 | 3 | 516 |
| Sicilien | 5 | 730 | 2 | 394 | 4 | 997 |
| Toscana | 47 | 11.157 | 22 | 4.024 | 9 | 1.338 |
| Türkei | . | . | 125 | 17.077 | 220 | 32.390 |
| Walachei | 36 | 5.119 | 81 | 8.815 | 88 | 13.215 |
| Hansestädte (freie, deutsche) | 10 | 1.507 | 11 | 1.400 | . | . |
| | 2.919 | 605.017 | 2.110 | 388.646 | 1.797 | 288.503 |
| **mit Dampfschiffen von:** | | | | | | |
| Frankreich | . | . | 18 | 3.865 | 28 | 4.992 |
| Oesterreich | 9 | 2.262 | 83 | 19.913 | 113 | 42.385 |
| Rußland | . | . | . | . | . | . |
| | 2.928 | 607.279 | 2.211 | 412.424 | 1.938 | 335.880 |

| 1858 | | 1859 | | 1860 | | Totale | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung |
| 1 | 299 | 11 | 3.289 | 8 | 2.292 | 28 | 7.755 |
| 1 | 81 | 1 | 146 | 1 | 116 | 34 | 5.649 |
| 19 | 2.473 | 6 | 782 | 4 | 472 | 100 | 12.149 |
| 95 | 14.964 | 20 | 3.886 | 33 | 6.916 | 332 | 50.183 |
| 925 | 137.247 | 1.011 | 146.538 | 1.192 | 188.998 | 13.439 | 2,397.887 |
| 244 | 43.823 | 278 | 65.106 | 374 | 96.737 | 2.648 | 509.723 |
| 35 | 4.697 | 16 | 2.008 | 9 | 914 | 228 | 30.444 |
| 66 | 8.842 | 60 | 7.909 | 40 | 5.394 | 479 | 63.631 |
| 93 | 12.112 | 121 | 15.500 | 162 | 23.134 | 777 | 107.774 |
| 4 | 1.069 | 4 | 928 | 20 | 5.106 | 96 | 23.830 |
| 43 | 4.114 | 57 | 4.582 | 29 | 2.866 | 294 | 36.979 |
| 37 | 5.755 | 19 | 3.817 | 25 | 4.008 | 199 | 31.120 |
| 28 | 3.784 | 10 | 1.457 | 19 | 2.720 | 146 | 24.901 |
| 116 | 25.632 | 117 | 30.516 | 186 | 56.727 | 2.049 | 465.637 |
| 12 | 2.185 | 4 | 1.221 | 9 | 3.064 | 124 | 28.309 |
| 25 | 3.045 | 27 | 3.404 | 48 | 6.861 | 696 | 124.876 |
| 34 | 3.267 | 40 | 5.541 | 50 | 5.915 | 288 | 29.644 |
| 142 | 24.903 | 124 | 21.310 | 222 | 41.679 | 1.331 | 209.606 |
| 6 | 838 | 5 | 734 | 13 | 1.902 | 79 | 10.608 |
| 13 | 2.231 | 6 | 961 | 5 | 624 | 72 | 11.928 |
| 12 | 2.096 | 5 | 1.087 | 3 | 922 | 66 | 13.697 |
| 13 | 2.033 | 14 | 2.111 | 12 | 2.206 | 136 | 26.398 |
| 302 | 38.534 | 459 | 55.724 | 703 | 87.682 | 4.373 | 608.228 |
| 87 | 11 356 | 125 | 15.945 | 119 | 16.832 | 1.030 | 136.457 |
| 5 | 627 | 2 | 356 | 2 | 249 | 39 | 5.279 |
| 2.358 | 356.007 | 2.542 | 394.858 | 3.288 | 564.336 | 29.083 | 4,969.692 |
| 37 | 8.838 | 38 | 9.260 | 39 | 10.332 | 160 | 37.287 |
| 113 | 43.870 | 107 | 48.970 | 126 | 56.720 | 843 | 314.892 |
| . | . | 17 | 2.516 | 38 | 5.368 | 55 | 7.884 |
| 2.508 | 408.715 | 2.704 | 455.604 | 3.491 | 636.756 | 30.141 | 5,329.755 |

## Anmerkungen zu Seite 156 bis 159.

Die politischen Unruhen der Jahre 1848—49 übten einen sehr ungünstigen Einfluß auf den geschäftlichen Verkehr der Jahre 1848, 1849 und 1850.

Während der Kriegszeit in den Jahren 1854, 1855 und 1856 waren die Schiffe von England, Frankreich, Rußland, Sardinien und der Türkei genöthigt, ihren Verkehr einzustellen.

Die Anzahl der im Jahre 1856 aus Braila ausgegangenen englischen Schiffe sind nicht näher bekannt.

(Anlage zur Seite 160.)

# Darstellung der Nationalität, welcher die in den Jahren 1861—1870 durch die Sulina-Mündung gegangenen Schiffe angehörten.

| Nationalität | Beschaffenheit der Schiffe | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | 1869 | | 1870 | | Totale | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung | Schiffe | Tonnenladung |
| Amerika | . | 19 | 7.087 | 22 | 9.088 | 4 | 904 | 1 | 295 | 1 | 159 | . | . | . | . | . | . | 1 | 37 | . | . | 48 | 17.570 |
| Argentin. Republik | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 339 | 1 | 369 |
| Belgien | Segler | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 204 | 1 | 374 | 2 | 578 |
| | Dampfer | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 1.045 | 3 | 1.994 | 2 | 2.126 | 6 | 5.165 |
| Brasilien | . | . | . | 1 | 348 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 348 |
| Dänemark | . | 5 | 751 | 3 | 464 | 1 | 87 | 1 | 118 | . | . | 1 | 521 | . | . | 3 | 513 | 8 | 1.245 | 1 | 152 | 23 | 3.851 |
| Frankreich | Segler | 14 | 2.850 | 25 | 4.582 | 30 | 5.197 | 23 | 4.015 | 6 | 1.425 | 9 | 1.736 | 14 | 2.629 | 7 | 1.215 | 12 | 2.388 | 14 | 2.750 | 154 | 28.787 |
| | Dampfer | . | . | . | . | . | . | 4 | 1.554 | . | . | . | . | 1 | 374 | 7 | 3.452 | 19 | 8.358 | 24 | 11.253 | 55 | 24.991 |
| Griechenland | Segler | 1.236 | 140.804 | 1.192 | 142.293 | 1.245 | 161.711 | 1.527 | 200.982 | 1.178 | 157.998 | 1.055 | 137.048 | 700 | 104.820 | 935 | 143.058 | 653 | 111.598 | 722 | 109.973 | 10.443 | 1,410.285 |
| | Dampfer | . | . | . | . | . | . | . | . | 4 | 292 | . | . | . | . | . | . | 1 | 265 | 2 | 498 | 7 | 1.055 |
| Großbritannien | Segler | 214 | 55.278 | 212 | 61.468 | 216 | 57.545 | 247 | 76.523 | 180 | 52.316 | 186 | 55.387 | 189 | 58.920 | 213 | 58.618 | 239 | 69.062 | 211 | 60.794 | 2.107 | 605.911 |
| | Dampfer | 35 | 12.924 | 16 | 8.983 | 31 | 15.988 | 34 | 10.701 | 33 | 11.839 | 55 | 27.292 | 84 | 35.536 | 222 | 103 967 | 226 | 118.873 | 155 | 75.678 | 891 | 421.781 |
| Holland | . | 42 | 5.055 | 38 | 4.983 | 30 | 4.152 | 19 | 2.797 | 5 | 715 | 5 | 706 | 7 | 1.010 | 3 | 452 | 11 | 1.666 | 7 | 1.136 | 167 | 22.672 |
| Italien | Segler | 273 | 47.623 | 251 | 47.934 | 368 | 81.237 | 375 | 87.009 | 254 | 65.415 | 205 | 56.035 | 217 | 60.863 | 431 | 134.509 | 409 | 152.471 | 373 | 158.617 | 3.156 | 891.713 |
| | Dampfer | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 112 | . | . | 1 | 459 | 2 | 571 |
| Kirchenstaaten | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 154 | 1 | 154 |
| Norddeutscher Bund | . | 75 | 14.637 | 52 | 9.785 | 53 | 10.534 | 98 | 19.955 | 44 | 10.321 | 21 | 4.378 | 21 | 4.775 | 61 | 12.341 | 41 | 10.149 | 13 | 3.862 | 479 | 100.737 |
| Norwegen | . | 15 | 3.547 | 20 | 5.282 | 15 | 3.634 | 28 | 7.683 | 23 | 6.424 | 37 | 12.196 | 46 | 15.152 | 100 | 26.556 | 84 | 20.815 | 42 | 11.323 | 410 | 112.612 |
| Oesterreich-Ungarn | Segler | 146 | 38.032 | 140 | 40.718 | 211 | 58.974 | 236 | 65.220 | 128 | 32.354 | 116 | 33.799 | 85 | 25.249 | 104 | 34.489 | 129 | 45.727 | 123 | 45.803 | 1.418 | 420 365 |
| | Dampfer | 22 | 4.440 | 19 | 3.800 | 14 | 2.800 | 32 | 6.479 | 38 | 8.088 | 45 | 9.525 | 64 | 18 066 | 89 | 30.770 | 86 | 30.226 | 100 | 40.574 | 509 | 154.768 |
| Peru | . | . | . | . | . | 1 | 414 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 414 |
| Portugal | . | 1 | 299 | . | . | . | . | 1 | 230 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 2 | 529 |
| Rußland | Segler | 57 | 8.292 | 63 | 8.550 | 90 | 12.097 | 116 | 17.212 | 110 | 11.882 | 67 | 9.430 | 65 | 7.757 | 64 | 8.943 | 146 | 23.417 | 79 | 13.291 | 857 | 120.871 |
| | Dampfer | . | . | . | . | 1 | 46 | . | . | 1 | 250 | . | . | 3 | 238 | 2 | 824 | 16 | 4.101 | 3 | 861 | 26 | 6.320 |
| Samos | . | 34 | 3.436 | 22 | 2.302 | 22 | 2.467 | 25 | 2.915 | 25 | 3 206 | 19 | 1.921 | 9 | 908 | 17 | 1.587 | 18 | 1.836 | 9 | 919 | 200 | 21.497 |
| Serbien | . | 9 | 1.048 | 6 | 336 | 3 | 316 | 2 | 140 | 5 | 363 | 6 | 457 | 3 | 279 | 6 | 600 | 10 | 865 | 9 | 849 | 59 | 5.253 |
| Spanien | Segler | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 1 | 280 | . | . | 1 | 280 |
| | Dampfer | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 3 | 1.381 | 1 | 867 | 2 | 879 | 6 | 3.127 |
| Schweden | . | 3 | 453 | 7 | 1.918 | 2 | 311 | 1 | 164 | 2 | 623 | 4 | 1.681 | 2 | 935 | 5 | 939 | 9 | 2.007 | 3 | 1.375 | 38 | 10.406 |
| Tunis | Dampfer | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 2 | 776 | . | . | 2 | 776 |
| Türkei | Segler | 578 | 52.434 | 629 | 46.820 | 486 | 41.962 | 499 | 44.542 | 470 | 40.626 | 437 | 36.785 | 325 | 27.210 | 614 | 51.400 | 646 | 50.653 | 549 | 42.376 | 5.233 | 434.808 |
| | Dampfer | . | . | . | . | . | . | 1 | 70 | 3 | 650 | . | . | 3 | 1.228 | 7 | 2.746 | 1 | 133 | . | . | 15 | 4.827 |
| Vereinigte Fürstenth. | Segler | 124 | 10.016 | 124 | 10.722 | 67 | 7.912 | 60 | 6.479 | 47 | 5.508 | 53 | 6.096 | 30 | 3.724 | 40 | 5.382 | 49 | 5.957 | 54 | 7.343 | 648 | 69.139 |
| | Dampfer | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | 2 | 1.390 | . | . | . | . | 2 | 1.390 |
| | | 2.902 | 409.006 | 2.842 | 410.376 | 2.890 | 468.288 | 3.329 | 554.853 | 2.558 | 410.684 | 2.321 | 394.993 | 1.868 | 369.673 | 2.937 | 626.289 | 2.822 | 665.970 | 2.501 | 593.788 | 26.970 | 4,903.920 |
| Frankreich | Post-Dampfer | 39 | 10.328 | 39 | 9.966 | 43 | 11.346 | 42 | 12.980 | 40 | 12.823 | 36 | 11.480 | 38 | 11.054 | 39 | 11.409 | 27 | 7.566 | 18 | 4.828 | 361 | 103.780 |
| Oesterreich-Ungarn | | 108 | 27.022 | 101 | 25.498 | 129 | 35.066 | 41 | 13.514 | 44 | 14.919 | 43 | 17.608 | 23 | 9.959 | . | . | . | . | . | . | 489 | 143.586 |
| Rußland | | 35 | 4.454 | 33 | 4.178 | 36 | 4.001 | 35 | 3.943 | 34 | 3.803 | 31 | 3.368 | 31 | 3.334 | 32 | 3.424 | 32 | 3.424 | 22 | 2.354 | 321 | 36.283 |
| | | 3.084 | 450.810 | 3.015 | 450.018 | 3.098 | 518.701 | 3.447 | 585.293 | 2.676 | 442.229 | 2.431 | 427.449 | 1.960 | 394.020 | 3.008 | 641.122 | 2.881 | 676.960 | 2.541 | 600.970 | 28.141 | 5,187.569 |

**Darstellung der Nationalität, welcher die in den Jahren 1871—1879 durch die Sulina-Mündung gegangenen Schiffe angehörten.**

| Nationalität | Bezeichnung der Schiffe | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | | 1875 | | 1876 | | 1877 | | 1878 | | 1879 | | Totale | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung | Schiffe | Tonnen-Ladung |
| Belgien | Segler | | | | | | | 1 | 239 | | | | | | | | | | | 1 | 239 |
| | Dampfer | 1 | 1.022 | | | 7 | 4.054 | 6 | 5.925 | 7 | 6.801 | 3 | 2.964 | | | 2 | 1.920 | | | 26 | 22.086 |
| Dänemark | Segler | 2 | 355 | | | | | | | | | | | | | 1 | 162 | | | 3 | 517 |
| | Dampfer | | | | | 1 | 778 | | | 1 | 1.045 | 9 | 9.333 | | | | | | | 11 | 11.156 |
| Deutschland | Segler | 16 | 5.060 | 7 | 1.479 | 2 | 500 | 2 | 751 | | | | | | | 5 | 1.411 | 1 | 173 | 33 | 9.374 |
| | Dampfer | | | | | 2 | 1.183 | 5 | 4.139 | 4 | 3.224 | 5 | 3.905 | | | 1 | 656 | 9 | 7.185 | 26 | 20.602 |
| Frankreich | Segler | 4 | 773 | 2 | 410 | 1 | 172 | 1 | 150 | 2 | 401 | 4 | 1.079 | | | | | | | 14 | 2.980 |
| | Dampfer | 23 | 11.684 | 38 | 25.077 | 42 | 30.242 | 40 | 28.900 | 36 | 25.564 | 39 | 31.239 | 7 | 5.860 | 43 | 33.318 | 49 | 37.221 | 317 | 229.105 |
| Griechenland | Segler | 699 | 113.055 | 806 | 141.930 | 557 | 94.157 | 478 | 79.682 | 410 | 69.619 | 548 | 97.991 | 146 | 28.158 | 656 | 109.996 | 805 | 147.689 | 5.105 | 882.277 |
| | Dampfer | 1 | 257 | 1 | 257 | | | 5 | 4.175 | 16 | 10.135 | 18 | 9.225 | 3 | 1.083 | 15 | 10.260 | 43 | 24.741 | 102 | 70.143 |
| Großbritannien | Segler | 141 | 44.456 | 66 | 18.658 | 76 | 23.918 | 44 | 12.039 | 33 | 9.653 | 26 | 7.450 | 18 | 4.312 | 24 | 6.198 | 15 | 4.214 | 443 | 130.898 |
| | Dampfer | 240 | 134.402 | 233 | 129.431 | 300 | 193.234 | 298 | 204.806 | 307 | 250.097 | 521 | 444.964 | 134 | 115.390 | 483 | 411.598 | 479 | 408.492 | 2.995 | 2,292.414 |
| Holland | Segler | 2 | 317 | 1 | 177 | | | | | | | | | | | | | 1 | 175 | 4 | 669 |
| | Dampfer | | | 2 | 1.230 | | | | | | | 4 | 2.599 | | | 1 | 806 | | | 7 | 4.635 |
| Italien | Segler | 222 | 93.591 | 129 | 46.618 | 155 | 57.942 | 72 | 31.219 | 54 | 15.114 | 88 | 34.370 | 16 | 6.501 | 42 | 11.472 | 48 | 13.137 | 826 | 309.964 |
| | Dampfer | 3 | 1.337 | 4 | 1.158 | 8 | 3.863 | 5 | 1.960 | 3 | 1.437 | 4 | 2.176 | | | | | 1 | 457 | 28 | 12.388 |
| Norwegen | Segler | 16 | 5.045 | 8 | 2.202 | 3 | 974 | 13 | 3.746 | 7 | 2.791 | 2 | 637 | 1 | 348 | | | | | 50 | 15.743 |
| | Dampfer | 1 | 929 | | | 1 | 678 | 3 | 2.346 | 4 | 3.292 | 4 | 3.429 | 3 | 2.580 | 3 | 3.563 | 4 | 4.038 | 24 | 20.856 |
| Oesterreich-Ungarn | Segler | 112 | 39.735 | 74 | 23.833 | 51 | 16.049 | 34 | 10.367 | 31 | 8.005 | 30 | 7.398 | 2 | 290 | 18 | 3.894 | 54 | 14.965 | 406 | 124.536 |
| | Dampfer | 84 | 33.998 | 74 | 32.561 | 85 | 40.625 | 109 | 54.275 | 86 | 41.524 | 84 | 41.561 | 17 | 9.899 | 87 | 44.923 | 88 | 46.145 | 714 | 345.511 |
| Rußland | Segler | 42 | 5.025 | 53 | 6.767 | 41 | 6.121 | 42 | 5.813 | 37 | 4.678 | 26 | 3.269 | 5 | 744 | 14 | 2.048 | 7 | 864 | 267 | 35.329 |
| | Segler | 64 | 7.395 | 72 | 9.527 | 64 | 9.068 | 70 | 10.945 | 44 | 7.334 | 50 | 6.048 | 8 | 876 | 23 | 2.034 | 50 | 8.483 | 445 | 61.711 |
| | Dampfer | 33 | 3.797 | 16 | 3.536 | 25 | 6.836 | 38 | 12.633 | 33 | 9.615 | | | | | 52 | 23.090 | 38 | 15.566 | 235 | 76.075 |
| Serbien | Segler | 4 | 386 | 4 | 458 | 3 | 295 | 3 | 221 | 4 | 275 | 3 | 215 | 2 | 121 | 20 | 1.777 | 15 | 1.213 | 58 | 4.961 |
| Schweden | Segler | | | | | | | | | 1 | 450 | | | | | | | | | 1 | 450 |
| | Dampfer | | | | | 4 | 2.158 | 1 | 483 | 5 | 2.336 | 1 | 483 | | | 7 | 3.226 | 7 | 3.080 | 25 | 11.766 |
| Serbien | Segler | 5 | 522 | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 522 |
| | Dampfer | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 1.893 | 3 | 1.893 |
| Spanien | Dampfer | 4 | 1.529 | | | | | | | | | | | | | 6 | 3.077 | | | 10 | 4.606 |
| Türkei | Segler | 535 | 45.020 | 628 | 52.981 | 450 | 40.812 | 417 | 37.475 | 589 | 48.345 | 473 | 37.566 | 100 | 8.255 | 358 | 25.082 | 545 | 47.613 | 4.095 | 343.149 |
| | Dampfer | | | | | | | 5 | 2.230 | | | 1 | 462 | | | | | | | 6 | 2.692 |
| Ungarn | Segler | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 242 | | | 1 | 242 |
| | | 2.254 | 549.720 | 2.218 | 498.290 | 1878 | 533.659 | 1.692 | 514.519 | 1.714 | 521 735 | 1.943 | 748.363 | 462 | 184.417 | 1.862 | 700 163 | 2.262 | 797 554 | 16 285 | 6,048.420 |

# Weizen-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865—1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1]) | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2]) 1865 | 586.698 | 342.375 | 50.179 | 228.079 | 33.475 | 57.801 | 1,298.607 |
| [2]) 1866 | 562.881 | 214.308 | 43.423 | 222.117 | 17.748 | 302.154 | 1,362.631 |
| [3]) 1867 | 848.350 | 217.720 | 24.035 | 137.842 | 22.156 | 619.033 | 1,869.136 |
| [3]) 1868 | 1,646.983 | 305.156 | 20.373 | 121.702 | 7.910 | 370.423 | 2,472.547 |
| 1869 | 1,089.557 | 332.253 | 16.571 | 54.642 | 2.251 | 143.117 | 1,638.373 |
| 1870 | 752.694 | 231.355 | 19.938 | 47.678 | 1.331 | 77.027 | 1,130.023 |
| 1871 | 660.941 | 339.051 | 37.942 | 99.477 | 2.589 | 249.579 | 1,389.579 |
| 1872 | 543.362 | 329.690 | 54.190 | 155.185 | 10.070 | 78.900 | 1,171.397 |
| 1873 | 501.697 | 267.904 | 21.173 | 64.258 | 4.252 | 113.910 | 973.194 |
| 1874 | . | . | . | | . | . | . |
| 1875 | 732.594 | 228.619 | 9.323 | 53.133 | 18.795 | 362.327 | 1,404.791 |
| 1876 | 767.012 | 230.066 | 21.274 | 73.005 | 29.856 | 212.447 | 1,333.660 |
| 1877 | 87.002 | 55.065 | 6.688 | 27.434 | 15.775 | 76.659 | 268.623 |
| 1878 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1879 | 933.550 | 209.533 | 21.890 | 168.444 | 9.655 | 104.679 | 1,447.751 |

[1]) Die aus dem Sulina-Hafen ausgeführten Weizen-Quantitäten wurden dahin überführt, und zwar aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Caralach | |
| 1867 | 508.629 | 99.352 | 2.600 | 4.072 | 1.380 | 3.000 | . |
| 1868 | 300.152 | 70.271 | . | . | . | . | . |
| 1869 | 83.747 | 59.370 | . | . | . | . | . |
| 1870 | 51.118 | 25.909 | . | . | . | . | . |
| 1871 | 188.666 | 60.913 | . | . | . | . | . |
| 1872 | 43.459 | 31.204 | . | 4.237 | . | . | . |
| 1873 | 38.217 | 75.693 | . | . | . | . | . |
| 1875 | 266.542 | 95.785 | . | . | . | . | . |
| 1876 | 164.417 | 48.030 | . | . | . | . | . |
| 1877 | 26.883 | 48.203 | . | 1.573 | . | . | . |
| 1879 | 69.254 | 35.425 | . | . | . | . | . |

[2]) Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

[3]) Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

# Korn-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865—1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1] | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2] 1865 | 48.636 | 54.420 | 2.364 | 2.794 | 1.135 | 5.942 | 115.291 |
| [2] 1866 | 15.215 | 9.471 | . | . | 149 | . | 24.835 |
| [3] 1867 | 28.609 | 30.354 | . | . | . | 10.709 | 69.672 |
| [3] 1868 | 80.640 | 50.182 | 253 | . | 368 | 95.460 | 226.903 |
| 1869 | 114.583 | 101.055 | . | 1.159 | 2.237 | 64.133 | 283.167 |
| 1870 | 51.057 | 94.675 | 2.411 | . | . | 52.139 | 200.282 |
| 1871 | 82.829 | 118.744 | . | . | 384 | 48.902 | 250.859 |
| 1872 | 37.356 | 65.687 | . | 7.793 | . | 17.512 | 128.348 |
| 1873 | 1.403 | 43.458 | . | 5.012 | 2.025 | 9.108 | 61.006 |
| 1874 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1875 | 33.765 | 37.345 | . | . | . | 55.870 | 126.980 |
| 1876 | 49.822 | 89.775 | 1.155 | . | 3.832 | 171.764 | 316.348 |
| 1877 | 11.964 | 9.972 | 284 | . | 875 | 63.611 | 86.706 |
| 1878 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1879 | 85.439 | 87.773 | 949 | 12.755 | 106 | 49.888 | 236.910 |

[1]) Die aus dem Sulina-Hafen ausgeführten Korn-Quantitäten wurden dahin überführt u. zw. aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1867 | 10.709 | . | . | . | . | . | . |
| 1868 | 46.985 | 48.475 | . | . | . | . | . |
| 1869 | 18.195 | 45.938 | . | . | . | . | . |
| 1870 | 37.609 | 14.530 | . | . | . | . | . |
| 1871 | 14.301 | 34.601 | . | . | . | . | . |
| 1872 | 8.913 | 8.599 | . | . | . | . | . |
| 1873 | . | 9.108 | . | . | . | . | |
| 1875 | 16.274 | 39.596 | . | . | . | . | . |
| 1876 | 61.539 | 110.225 | . | . | . | . | . |
| 1877 | 9.022 | 50.942 | . | 3.647 | . | . | . |
| 1879 | 26.389 | 23.499 | . | . | . | . | . |

[2]) Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

[3]) Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

## Mais-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865 – 1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1]) | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2]) 1865 | 194.590 | 67.465 | 6.305 | 3.071 | 2.423 | 613.658 | 887.512 |
| [2]) 1866 | 166.099 | 43 331 | 94 | 23 | 228 | 480.260 | 690.035 |
| [3]) 1867 | 36.440 | 11.906 | 849 | . | . | 78.759 | 127.954 |
| [3]) 1868 | 269.928 | 167.327 | 380 | 962 | 109 | 458.329 | 897.035 |
| 1869 | 525.532 | 202.299 | 3.000 | 8.764 | 1.343 | 1,399.361 | 2,140.299 |
| 1870 | 550.195 | 376.200 | 1.380 | 4.037 | . | 1,289.820 | 2,221.632 |
| 1871 | 464.066 | 256.613 | 1.543 | 5.242 | 1.574 | 657.009 | 1,386.047 |
| 1872 | 528 802 | 265.146 | 1.504 | 12.365 | . | 266.544 | 1,074.361 |
| 1873 | 333.433 | 163.812 | 5.480 | 16.318 | . | 548.656 | 1,067.699 |
| 1874 | | | . | . | | | . |
| 1875 | 35.921 | 117.164 | . | 1.019 | 726 | 850.236 | 1,005.066 |
| 1876 | 764.866 | 227.051 | 5.791 | 1.605 | . | 1,345.192 | 2,344.505 |
| 1877 | 87.314 | 25.078 | 6 | 1.944 | 1.509 | 207.265 | 323 116 |
| 1878 | . | | . | . | . | . | . |
| 1879 | 1,092.406 | 680.737 | 30.497 | 102.906 | 659 | 698.185 | 2,605 390 |

[1]) Die von dem Sulina-Hafen ausgeführten Mais-Quantitäten wurden dahin überführt, u. zw. aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1867 | 46.102 | 32.657 | . | . | . | . | |
| 1868 | 304.867 | 153.462 | . | . | . | . | . |
| 1869 | 1,073.282 | 320.631 | . | 5.448 | . | . | . |
| 1870 | 680.875 | 608.945 | . | . | | . | . |
| 1871 | 393.057 | 263.952 | . | . | . | . | . |
| 1872 | 211.400 | 55.144 | | . | . | . | . |
| 1873 | 390.291 | 158.365 | . | . | . | . | . |
| 1875 | 376.561 | 473.675 | | . | . | . | . |
| 1876 | 1,031.449 | 313.743 | . | . | . | . | . |
| 1877 | 138.728 | 68.537 | . | . | . | . | . |
| 1879 | 515.344 | 182.841 | . | . | . | . | . |

[2]) Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

[3]) Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

## Gerste-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865 — 1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1] | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2] 1865 | 192.454 | 15.831 | 3.170 | 4.371 | 26.328 | 112.724 | 354.878 |
| [2] 1866 | 170.442 | 8.563 | . | 3.512 | 9.046 | 247.708 | 439.271 |
| [3] 1867 | 63.039 | 3.922 | . | 21 | 336 | 151.520 | 218.838 |
| [3] 1868 | 192.725 | 15.120 | . | 7.210 | 8.700 | 180.685 | 404.440 |
| 1869 | 214.448 | 30.748 | . | 2.438 | 3.563 | 97.777 | 348.974 |
| 1870 | 197.343 | 19.381 | . | 838 | 3.999 | 130.378 | 351.939 |
| 1871 | 316.483 | 21.077 | 1.716 | 2.288 | 9.813 | 261.700 | 613.077 |
| 1872 | 466.356 | 37.152 | 84 | 3.222 | 18.455 | 292.048 | 817.317 |
| 1873 | 293.861 | 54.363 | . | 529 | 8.597 | 882.943 | 1,240.293 |
| 1874 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1875 | 183.492 | 37.228 | . | . | 10.868 | 656.708 | 888.296 |
| 1876 | 359.881 | 106.658 | . | 944 | 27.642 | 725.883 | 1,221.008 |
| 1877 | 80.938 | 8.507 | . | . | 7.514 | 421.279 | 518.238 |
| 1878 | . | . | | . | | . | |
| 1879 | 374.406 | 84.662 | 443 | 2.594 | 3.893 | 361.215 | 827.313 |

[1] Die vom Sulina-Hafen ausgeführten Gerste-Quantitäten wurden dahin überführt, und zwar aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Caralach | |
| 1867 | 115.137 | 17.117 | . | 2.900 | 10.846 | 5 520 | . |
| 1868 | 155.728 | 21.772 | . | . | 3.185 | . | . |
| 1869 | 87.219 | 10.558 | . | . | . | . | . |
| 1870 | 103.198 | 27.180 | . | . | . | . | . |
| 1871 | 201.903 | 55.349 | . | . | 4.448 | . | |
| 1872 | 229.470 | 59.218 | . | . | 3.360 | . | . |
| 1873 | 801.387 | 75.143 | . | . | 6.413 | . | . |
| 1875 | 559.876 | 94.899 | . | . | 1.933 | . | . |
| 1876 | 591.657 | 106.931 | . | . | 27.295 | . | . |
| 1877 | 336.980 | 84.299 | . | . | . | . | . |
| 1879 | 286.473 | 70.780 | . | . | 3.962 | . | . |

[2] Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

[3] Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

## Hafer-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865 — 1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1] | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2] 1865 | 12.061 | 958 | . | . | . | | 13.019 |
| [2] 1866 | 4.540 | | . | . | | . | 4.540 |
| [3] 1867 | 5.517 | | . | . | | 852 | 6.369 |
| [3] 1868 | 12.939 | . | . | | . | . | 12.939 |
| 1869 | 4.843 | 2 238 | . | . | . | . | 7.081 |
| 1870 | 6.314 | | . | . | | . | 6.314 |
| 1871 | 2.567 | 823 | . | . | . | . | 3.390 |
| 1872 | 4.402 | 5.430 | . | . | . | . | 9.832 |
| 1873 | 65 356 | 18.945 | . | . | . | 7.540 | 91.841 |
| 1874 | . | . | | . | . | . | . |
| 1875 | 22.704 | 13.379 | . | . | 1.067 | 23.156 | 60.306 |
| 1876 | 8.114 | 24.495 | . | . | . | . | 32.609 |
| 1877 | 3.188 | 696 | . | . | . | 9.824 | 13.708 |
| 1878 | . | . | . | | . . | . | . |
| 1879 | 6.403 | 11.481 | . | . | . | . | 17.884 |

[1]) Die aus dem Sulina-Hafen ausgeführten Hafer-Quantitäten wurden dahin überführt, und zwar aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1867 | 852 | | | | . | . | . |
| 1873 | 7.540 | . | | | | . | . |
| 1875 | 13.325 | 9.831 | | . | | | |
| 1877 | 9.784 | 40 | . | . | . | . | . |

[2]) Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

[3]) Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

## Bohnen-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865—1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1] | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2] 1865 | 9.393 | 2.206 | . | . | | . | 11.599 |
| [2] 1866 | 1.483 | 159 | . | . | . | . | 1.642 |
| [3] 1867 | 4.233 | 14.282 | . | | . | . | 18.515 |
| [3] 1868 | 106.710 | 17.143 | . | 4.896 | . | . | 128.749 |
| 1869 | 10.365 | 3.916 | . | . | . | . | 14.281 |
| 1870 | 2.487 | 4.691 | . | | | . | 7.178 |
| 1871 | 2.684 | 1.846 | 148 | 71 | 80 | . | 4.829 |
| 1872 | 1.464 | 1.912 | . | . | . | . | 3.376 |
| 1873 | 1.558 | 1.697 | . | . | . | . | 3.255 |
| 1874 | . | . | . | . | . | . | |
| 1875 | 9.229 | 2.864 | 758 | . | . | . | 12.851 |
| 1876 | 44.414 | 12.733 | 57 | . | 630 | . | 57.834 |
| 1877 | 2.069 | 802 | . | . | . | 2.043 | 4.914 |
| 1878 | . | . | . | . | | . | . |
| 1879 | 44.020 | 13.305 | 96 | 259 | 1.281 | 10.122 | 69.083 |

[1]) Die aus dem Sulina-Hafen ausgeführten Bohnen-Quantitäten wurden dahin überführt, und zwar aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1877 | 2.043 | . | . | . | . | . | . |
| 1879 | 6.853 | 3.269 | . | . | . | . | . |

[2]) Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

[3]) Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

# Hirse-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865—1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tulischa | Sulina [1] | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2] 1865 | 13.005 | 2.299 | . | . | . | 10.568 | 25.872 |
| [2] 1866 | 7.321 | 5.627 | . | . | . | 2.471 | 15.419 |
| [3] 1867 | 35 | . | . | . | . | . | 35 |
| [3] 1868 | 9.400 | . | . | . | . | 1.891 | 11.291 |
| 1869 | 28.613 | 164 | . | 1.091 | 3.188 | 3.701 | 36.757 |
| 1870 | 8.429 | 389 | . | . | | 6.718 | 15.536 |
| 1871 | 39.518 | | . | 20 | 534 | 4.746 | 44.818 |
| 1872 | 3.343 | 1.485 | . | . | . | . | 4.828 |
| 1873 | 4.502 | . | . | . | . | . | 4.502 |
| 1874 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1875 | 2.749 | . | . | . | 45 | | 2.794 |
| 1876 | 6.222 | 2.777 | . | . | 6.992 | 1.505 | 17.496 |
| 1877 | 241 | . | . | . | . | 1.863 | 2.104 |
| 1878 | . | . | . | . | | | |
| 1879 | 11.543 | 7 | . | . | . | 2.137 | 13.687 |

[1] Die aus dem Sulina-Hafen ausgeführten Hirse-Quantitäten wurden dahin überführt, und zwar aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1868 | 1.891 | . | . | . | . | . | |
| 1869 | 3.701 | . | . | . | . | . | . |
| 1870 | 6.718 | . | . | . | . | . | . |
| 1871 | 4.746 | . | . | . | . | . | . |
| 1876 | 1.505 | . | . | . | . | . | |
| 1877 | 1.863 | . | . | | . | . | . |
| 1879 | 2.137 | . | . | . | . | . | . |

[2] Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

[3] Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dem Ausweise nicht enthalten.

## Rapssamen-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865 — 1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1] | |
| | Quarters | | | | | | |
| [2] 1865 | 8.945 | . | . | 1.958 | . | . | 10.903 |
| [2] 1866 | 14.283 | 2.033 | . | 669 | . | 130 | 17.115 |
| [3] 1867 | 36.716 | 27.149 | . | 2.342 | . | 6.294 | 72.501 |
| [3] 1868 | 23.177 | 7.469 | . | 390 | . | . | 31.036 |
| 1869 | 19.946 | 20.408 | . | 1.301 | . | 3.483 | 45.138 |
| 1870 | 31.763 | 27.480 | . | 154 | . | 3.682 | 63.079 |
| 1871 | 105.138 | 65.090 | . | 282 | . | 16.494 | 187.004 |
| 1872 | 74.200 | 14.029 | . | 2.315 | 374 | 6.405 | 96.953 |
| 1873 | 23.719 | 55.558 | . | 2.043 | . | 31.997 | 213.317 |
| 1874 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1875 | 46.470 | 5.615 | . | 283 | . | 27.029 | 79.397 |
| 1876 | 22.335 | 1.477 | . | . | . | 11.922 | 35.734 |
| 1877 | 5.019 | 930 | . | . | . | 4.873 | 10.822 |
| 1878 | . | . | . | | . | . | |
| 1879 | 73.887 | 1.950 | . | 288 | . | 10.917 | 87.042 |

[1]) Die aus dem Sulina-Hafen ausgeführten Rapssamen wurden dahin überführt, und zwar aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1867 | 6.294 | . | . | . | . | . | . |
| 1869 | 3.483 | . | . | . | . | . | . |
| 1870 | 3.682 | . | . | . | . | . | . |
| 1871 | 13.971 | 2.523 | . | . | . | . | . |
| 1872 | 2.277 | 4.128 | . | . | . | . | |
| 1873 | 31.997 | | . | . | . | . | . |
| 1875 | 8.169 | 18.860 | . | . | . | . | . |
| 1876 | 9.677 | 2.245 | . | . | . | . | . |
| 1877 | 4.857 | 16 | . | . | . | . | . |
| 1879 | 7.189 | 3.728 | . | . | . | . | |

[2]) In den Jahrgängen 1865, 1866 sind die mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren nicht inbegriffen.

[3]) Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind hier nicht enthalten.

## Mehl-Ausfuhr durch die Sulina-Mündung 1865—1879.

| Im Jahre | aus den Häfen | | | | | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Braila | Galatz | Reni | Ismail | Tultscha | Sulina [1] | |
| | Kilogramme | | | | | | |
| [2] 1865 | 4,222.554 | 684.424 | . | . | 10.285 | . | 4,917.263 |
| [2] 1866 | 123.814 | 1,992 857 | . | . | . | . | 2,116.671 |
| [3] 1867 | 578.570 | 1,415.409 | . | . | . | . | 1,993.979 |
| [3] 1868 | 297.000 | 569.500 | . | . | . | . | 866.500 |
| 1869 | 5,052.000 | 2,163.000 | . | 141.000 | 78.000 | . | 7,434.000 |
| 1870 | 4,964.387 | 1,554.497 | . | . | . | . | 6,518.884 |
| 1871 | 5,109.930 | 199:126 | . | . | . | 28.976 | 5,338.032 |
| 1872 | 1,914.453 | 2,886.917 | . | . | . | 154.286 | 4,955.656 |
| 1873 | 1,819.877 | 1,040.091 | . | 253.414 | . | . | 3,113.382 |
| 1874 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1875 | 4,852.250 | 2,675.137 | 12.343 | 70.200 | . | 64.132 | 7,674.062 |
| 1876 | 2,797.601 | 3,654.652 | . | 12.343 | 41.143 | . . | 6,505.739 |
| 1877 | 35.200 | 48.320 | . | . | . | . | 83.520 |
| 1878 | . | . | . | . | . | . | . |
| 1879 | 5,229.128 | 3,270.885 | . | 108.000 | 7.500 | . | 8,615.513 |

[1]) Das aus dem Sulina-Hafen ausgeführte Mehl wurde dahin überführt, u. zw. aus:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1871 | . | 28.976 | . | . | . | . | . |
| 1872 | . | 154 286 | . | . | . | . | |

[2]) Die in den Jahren 1865 und 1866 mit den Postdampfern, den Schiffen des Oesterreichischen Lloyd, der »Messageries imp. françaises« und der »Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce« ausgeführten Waaren sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

[3]) Die in den Jahren 1867 und 1868 mit den Postdampfern ausgeführten Waaren sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

## Schiffahrts-Dauer auf der Donau.

| Im Jahre | Eröffnung | Einstellung | Dauer in Tagen |
|---|---|---|---|
| 1867 | 1. Februar | 15. December | 318 |
| 1868 | 1. „ | 31. „ | 334 |
| 1869 | 1. „ | 31. „ | 334 |
| 1870 | 15. März | 1. „ | 261 |
| 1871 | 1 „ | 2. „ | 277 |
| 1872 | 1. „ | 31. „ | 306 |
| 1873 | 1. „ | 10. „ | 285 |
| 1874 | 15. „ | 31. „ | 291 |
| 1875 | 1. April | 5. „ | 249 |
| 1876 | 1. März | 27. „ | 302 |
| 1877 | 1. Februar | 31. „ | 334 |
| 1878 | 15. „ | 15. „ | 303 |

Die aus den 10 Jahren 1867 — 1876 resultirenden Durchschnittsziffern ergeben eine jährliche Betriebsdauer von 296 Tagen und eine jährliche Unterbrechung des Betriebes von 69 Tagen.

# Die

# Ketten- oder Seilschiffahrt

## (Tonage).

Vor dem Abschlusse der bisher der Darstellung der auf der Donau obwaltenden Verhältnisse und ihrer Entwicklung gewidmeten Abschnitte dieser Schrift, ist es geboten, noch ein Mittel zur Erörterung zu bringen, das vollkommen geeignet erscheint, die im Abschnitte II geschilderten Haupthindernisse für die Schiffahrt auch schon vor der völligen Regulirung der betreffenden Strecken, leichter und in einer den Verkehr wesentlich fördernden Weise überwinden zu können.

Es ist dies die Einführung der Ketten- oder Seilschiffahrt (Touage) auf der Donau

# Wesen und Vortheile der Touage.

Das Wesen dieser Methode der Beförderung von Wasserfahrzeugen besteht darin, daß das Schiff (der Toueur), auf welchem sich der Motor befindet, an einer Kette oder an einem Seile sich selbst auf- und abwärts windet.

Die Kette oder das Seil wird in der Wasserstraße längs der ganzen auf diese Weise zu befahrenden Strecke auf den Boden versenkt und an den Endpunkten entsprechend befestigt.

Findet eine Versandung des Stranges (Kette, Seil) statt, so kann dieselbe behoben werden dadurch, daß ein Toueur ohne Belastung die Strecke entlang fährt und auf diese Weise den Strang aus dem darüber gelagerten Sande herauszieht. Die Hamburg-Magdeburger Compagnie läßt jedes Jahr vor Beginn ihrer Frühjahrsfahrten auf solche Art die Kette, die über den ganzen Winter unbenützt im Flusse liegt, aus dem Sande herausheben.

Die Aufwindevorrichtung, die nach einem Systeme in der Mitte auf dem Verdecke des Toueur, nach einem anderen System an den Seiten des Schiffskörpers angebracht ist, besteht entweder aus Trommeln oder Scheiben, um welche die Kette oder das Seil umgeschlungen wird. Sobald nun der am Schiffe befindliche Motor die mit ihm in Verbindung stehenden Trommeln (Scheiben) in Drehung versetzt, windet sich die Kette oder das Seil auf der einen Seite um den Umfang der Trommeln (Scheiben) auf und im selben Maße auch wieder auf der andern Seite ab und fällt in den Fluß zurück, so daß das Schiff derart auf der Kette (Seil) sich selbst fortzieht.

Der Toueur kann an jeder beliebigen Stelle die längs der ganzen zu befahrenden Strecke am Boden liegende Kette (Seil) auffischen und über die Windevorrichtung bringen und ebenso wieder an jeder Stelle die Kette (das Seil) auslassen und in das Wasser zurücksenken, wodurch ein Ausweichen entgegenfahrender Toueurs leicht zu bewerkstelligen ist.

Der Hauptvortheil, welchen die Toueurs gegenüber gewöhnlichen Remorqueuren gewähren, besteht in der nahezu vollständigen Ausnützung der Betriebskraft. Vermöge des festen Stützpunktes, welchen die Toueurs an dem Strange (Kette oder Seil) haben, an dem sie sich entlang winden, ist der durch Reibung entstehende Kraftverlust nur etwa fünf Percent und die Geschwindigkeit des Toueurs ist beinahe so groß wie die Geschwindigkeit des Trommel- oder Scheibenumfanges. Bei den Raddampfern müssen die Schaufeln und bei den Schraubendampfern die Flügel der Schrauben in dem Wasser ihren Stützpunkt suchen. Dieses weicht aber wegen der Beweglichkeit seiner Theile dem auf dasselbe ausgeübten Drucke aus und leistet den gesuchten Widerstand erst nach Verdrängung einer bestimmten Menge Wassers durch die Schaufeln oder Schraubenflügeln, wodurch ein Theil der Kraft, die das Fortschleudern des Wassers absorbirt, für die Geschwindigkeit des Schiffes verloren geht. Dieser Kraftverlust wächst natürlich, je mehr Wasser durch die eigene Strömung den Schaufeln oder Schraubenflügeln ausweicht. Bei hohen Wasserständen und namentlich bei der Bergfahrt, gerade also im Momenten wo das Bedürfniß der möglichst großen Kraftausnützung am meisten vorhanden ist, wird daher das Verhältniß am ungünstigsten, so daß bei Rad- und Schraubendampfern bis zu fünfzig Percent der Kraft verloren geht.

Es kann sonach bei sonst gleichen Verhältnissen mittelst der Touage ein bei weitem größerer Nutzeffect als mit den gewöhnlichen Remorqueuren erzielt werden, welchen Umstand ein Vergleich der Leistung eines Elbe-Kettenschiffes mit jener eines gewöhnlichen Donau-Remorqueurs deutlich macht.

Ein Elbe-Ketten-Remorqueur mit 60 Pferdekräften zieht bei einer Stromgeschwindigkeit von 1·738 Meter pro Secunde einen Frachtenzug von 30.000 Centner in einer Stunde 7·5 Kilometer weit stromaufwärts; ein gewöhnlicher Donau-Remorqueur mit 200 Pferdekräften zieht bei gleicher Stromgeschwindigkeit einen Frachtenzug von 15.000 Centner in einer Stunde 3·75 Kilometer weit stromaufwärts. In der gleichen Arbeitszeit unter gleichen Bedingungen verbringt also der nur 60pferdige Toueur eine Leistung von 225.000 Kilometer-Centner, während der 200pferdige Donau-Remorqueur nur 56.250 Kilometer-Centner leistet. Dabei verbraucht der Elbe-Toueur bedeutend weniger Kohle wie der Donau-Remorqueur und bedarf kaum die Hälfte so viel Bedienungsmannschaft wie dieser.

Dadurch, daß der Toueur Hochwässer leichter zu überwinden vermag wie ein anderer Remorqueur und dadurch, daß er seichter gehend wie dieser gebaut werden kann, sind die oft von Hoch- und Niederwässern veranlaßten Schwierigkeiten auf die Tonage von weit geringerem Einflusse als wie auf die gewöhnliche Dampfschiffahrt.

Aus all' dem Erwähnten resultirt, daß durch die Tonage eine raschere Beförderung der Güter, eine größere Sicherheit des Transportes und wesentlich billigere Frachtsätze erzielbar sind. Letzteren Umstand bestätigt auch ein Vergleich der mittleren Frachtsätze einiger Kettenschiffahrt-Unternehmungen mit jenen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Es beträgt der mittlere Frachtsatz:

bei der letztgenannten Unternehmung für den Meter-Centner-Kilometer ö. W. kr. 0·324, dagegen

bei der Gesellschaft der oberen Seine . . . . . „ „ „ 0·116

bei der Hamburg-Magdeburger Ketten- und Schleppschiffahrts-Gesellschaft . . . . . „ „ „ 0·066

der Schlepplohn auf dem Rhein, incl. Schifferfracht „ „ „ 0·0594 und

bei der Dresdener Kettenschiffahrts-Gesellschaft . . „ „ „ 0·0451

# Entwicklung der Touage.

Obwohl schon 1732 der französische Maréchal de Sax versuchte ein Schiff gegen die Strömung auf einem Flusse dadurch aufwärts zu bringen, daß er ein Seil an dessen einem Ende oberhalb der zu durchfahrenden Strecke befestigte und das andere Ende um eine auf dem vorwärts zu bringenden Schiffe angebrachte Winde schlang und so das Fahrzeug aufwärts winden ließ, so ist doch erst 1820 diese Bugsiermethode in ausgedehnterem Maße zur Anwendung gebracht worden.

Die Franzosen Touraſſe und Courteaut machten in Lyon auf der Saonne diesen ersten größeren Versuch. Sie befestigten auf einem Schlepper einen Pferdegöpel, welcher eine Seiltrommel in Drehung versetzte, auf der das eine Ende eines Hanfseiles aufgewunden wurde. Sie fuhren immer nur streckenweise, indem sie, sobald das Schiff ungefähr einen Kilometer weit sich hinaufgewunden hatte, eine zweite solche Strecke mit dem Seile belegten.

1822 wurde von Vinchon auf der Seine zuerst die Dampfmaschine zur Umdrehung der Seiltrommeln, und nicht lange nachher die Kette als Mittel zur Fortbewegung verwendet.

Die Strecke, welche durchfahren werden soll, ihrer ganzen Länge nach mit einer Kette zu belegen, unternahm 1825 die von de Rigny gegründete, »Entreprise des Remorqueurs sur la Seine«, welche die Seine mittelst eines 21 Meter langen Toueur befuhr, der noch mit einem Göpel versehen war, den eine 30pferdige Pecqueur'sche rotirende Dampfmaschine in Umdrehung versetzte.

In den Jahren 1853—1857 wurde die Kettenschiffahrt in ihrer heutigen Gestalt zuerst von Paris die Seine aufwärts bis Montereau, darnach die Seine abwärts bis Conflans und über Rouen bis Havre, später auf der Loire, Oise und anderen französischen Flüssen und Canälen eingeführt.

»Die Société de Touage de la Haute Seine de Paris à Montereau« wurde 1856 auf 30 und nachträglich auf 50 Jahre concessionirt. Die

von ihr befahrene, in zwei Sectionen eingetheilte Strecke von 106 Kilometer Länge legen ihre Toueure in 18—20 Stunden zurück. Die jährliche Dividende dieser Gesellschaft beträgt 15—16 Percent.

Die Unternehmung, welche die Seine-Strecke Havre-Rouen befährt, hat einen großen Theil ihrer reichen Mittel in sehr kostspieligen Investitionen festgebannt und sich dadurch in der vollen Entfaltung und Ausbeutung des Güterverkehres behindert; gleichwohl erreicht ihr Erträgniß 10—12 Percent des Gesellschafts-Capitales.

Dem von Frankreich gegebenen Beispiele folgend, wurde auch bald auf den belgischen und holländischen Canälen, dann in Rußland auf der Wolga die Touage zur Anwendung gebracht.

1859 wurde die Kettenschiffahrt auf dem englischen Bridgewater-Canal eingeführt, und nicht lange darnach fand sie in den Vereinigten Staaten Nordamerikas Eingang.

In Deutschland ist die Touage auf dem Rhein, auf der Elbe, Weser, Havel, Oder, Saale, Unstrut und Spree im Betriebe.

Auf dem Rhein wird die Seilschiffahrt ausgeübt, weil man das Seil für die auf diesem Strome vorherrschenden Verhältnisse weit geeigneter gefunden hatte als die Kette.

Die Seilschiffahrt auf dem Rhein wird bloß von einer Unternehmung, der „Central-Actien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt" zu Ruhrort betrieben, und zwar mit acht Seil-Remorqueuren, die diese Unternehmung nebst 16 Räderdampfbooten besitzt.

Die Gesellschaft, welche sich ausschließlich nur mit Schleppen von Fahrzeugen gegen Schlepplohn beschäftigt, ist im Jahre 1876 durch Fusion der „Ruhrort-Mühlheimer Schleppgesellschaft" und der „Central-Actien-Gesellschaft für Tauerei" entstanden. Die letztere Compagnie begann ihren Betrieb im Jahre 1873 mit zwei Toueurs auf der Strecke Emmerich-Ruhrort.

Dann wurde allmälig die Seillinie nach oben verlängert, bis sie im Frühjahre 1876 Bingen erreichte und acht Toueurs in Betrieb kamen.

Anfangs hatte die Touage auf dem Rhein mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Ihr Beginn fiel gerade in die Periode des außerordentlichen Niederganges der industriellen Production, so daß es an und für sich gegen früher wenig Frachten zu befördern gab, wodurch auch die Räder-Dampfschiffahrt, wollte sie für ihre bei dem verringerten Verkehre kaum zu beschäftigenden Betriebsmittel nur einigermaßen eine Verwendung finden, gezwungen war, unter sehr niederen Löhnen den Schleppdienst zu besorgen. Durch den gleichzeitig eingetretenen be-

deutenden Rückgang der Kohlenpreise von 0·9 Mark loco Zeche auf 0·23 Mark, verlor auch ein Hauptvortheil der Tauerei, die Kohlen-Ersparniß, relativ viel an ihrem Werth.

Die fusionirten Gesellschaften arbeiteten 1876 noch getrennt neben einander. Die Tauerei-Unternehmung befuhr mit ihren Toueurs die Strecke Ruhrort-Bingen, von welch' letzterem Orte Räderboote die Schiffe weiter bis Mannheim schleppten. Die Räderboote der anderen Gesellschaft (Ruhrort-Mühlheimer) fuhren daneben auf der ganzen Strecke von Ruhrort bis Mannheim. Der Schlepplohn war von beiden Gesellschaften gleichmäßig auf einen Satz von 10 Percent unter dem bisherigen Schlepplohne der Raddampfer gestellt worden. Am Ende dieses Betriebsjahres zeigte es sich, daß der Antheil der Tauerei an dem gemeinschaftlichen Betriebsüberschusse sich zu demjenigen der Raddampfer verhielt, wie 78:12.

Von 1877 an, nach vollständiger Durchführung der Fusionirung, ward der nunmehr gemeinschaftliche Betrieb auf der ganzen, 566 Kilometer langen Hauptlinie Rotterdam-Mannheim derart geregelt, daß die Toueurs fast ausschließlich nur auf den Theilen des Rhein fuhren, wo große Strömungen oder sonstige Schwierigkeiten für die Schiffahrt vorhanden sind, die Raddampfer dagegen verkehrten unterhalb und oberhalb dieser Punkte.

Der Rechnungsabschluß über dieses Betriebsjahr ergab, daß die, Toueurs nicht blos den ganzen Jahresüberschuß allein aufgebracht hatten, sondern auch noch das bedeutende Deficit deckten, welches die Raddampfer verursachten, trotzdem deren Brutto-Einnahmen doppelt so groß waren als jene von den Toueurs. Die Selbstkosten des Schleppens pro Seilremorqueur stellten sich, bei einer 25%igen Abschreibung auf das Seil, um 19·4% billiger als die bei den Räderbooten.

Die Schlepplöhne auf dem Rheine sind in Folge des Ueberflusses an Schleppkraft sehr nieder.

Die „Central-Actien-Gesellschaft für Tauerei" berechnet in der Bergfahrt pro Tonne und Tarif-Kilometer 0·005 Mark bei gewöhnlicher guter Form der zu schleppenden Schiffe; bei besser und feiner geformten, insbesondere bei eisernen Booten gewährt sie einen namhaften Rabatt. Für Kohlen ist der Schlepplohn so ermäßigt, daß er oft nur 54—72% des Normaltarifes beträgt. Fast ebenso billig wird Erz, Roheisen, Holz und Getreide geschleppt. So wurde 1878 eine Last von 2000 Kilogr. derartiger Güter von Rotterdam bis Ruhrort (166 Kilom.) um 1 fl. 20 kr. holländisch = 1·02 fl. ö. W. Silber geschleppt.

Im Jahre 1878 hat sich der Schlepplohn auf durchschnittlich 0·0389 Markpfennige = 0·01945 Silberkreuzer ö. W. pro Centner und Kilometer herabgedrückt, so daß mit Hinzurechnung der Schifferfracht von 0·015 Markpfennig und 11% für Assecuranz, Spedition ꝛc. der Centner pro Kilometer mit 0·06 Markpfennig = 0·03 Silberkreuzer ö. W. auf dem Rheine befördert wurde.

Auf der Elbe erstreckt sich die Kettenschiffahrt von Hamburg bis Aussig in Böhmen und wird von 3 Gesellschaften mit zusammen 25 Toueurs betrieben.

Die „Vereinigte Hamburg-Magdeburger Compagnie" zu Hamburg befährt die Strecke von Hamburg bis Magdeburg. Diese Gesellschaft erhielt von 1867—1871 nach und nach die Concession zur Ausübung der Tauerei auf der ganzen genannten Strecke, wo sie Ende 1877 11 Kettendampfer in Verwendung hatte.

Die „Ketten-Schleppschiffahrts-Gesellschaft der Oberelbe" zu Dresden erhielt am 11. December 1870 die Concession zum Betriebe der Kettenschiffahrt auf der Elbe von Magdeburg bis zur böhmisch-sächsischen Grenze. Sie befährt die Elbe mit 12 Toueurs.

Die „Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft" zu Prag, welche Ende 1879 zwei Toueurs besaß, erhielt auf Grund der im Jahre 1870 vom österreichischen Handelsministerium für die Einführung und Ausübung der Touage erlassenen allgemeinen Vorschriften (Anlage XXI), welche zum größten Theile mit den in Deutschland hiefür geltenden Normen übereinstimmen, am 15. August 1870 von der k. k. Statthalterei in Prag die Concession zum Betriebe der Dampfschiffahrt mittelst Kette oder Drahtseil.

Artikel X, Alinea 1 dieser Concessions-Urkunde verfügt insbesondere, daß der Tarif nach Ablauf von drei Jahren vom Tage der Betriebseröffnung der einzelnen Strecken und dann von fünf zu fünf Jahren einer behördlichen Revision zu unterziehen ist.

Artikel XV verpflichtet die Unternehmung, den Betrieb der Touage in der Strecke von der sächsischen Grenze bis Aussig 1871, von Aussig bis Melnik 1872—73 zu beginnen.

Auf der 1872 eröffneten Strecke Schandau-Aussig wurde jedoch der Tarif für Schlepplohn um 30% erhöht auf Grund der hiezu von der Prager Statthalterei am 27. Juni 1873 erwirkten Bewilligung. Diese Erhöhung wurde nach Einvernahme der Reichenberger und Prager Handelskammer zugestanden, von welchen insbesondere die letztere sich aus dem Grunde dafür ausgesprochen hatte, weil das Reinerträgniß 1872 kaum 2½% des Gesellschaftscapitales ergab.

Die Strecke Aussig-Melnik dagegen war 1879 noch nicht in Betrieb genommen worden, weil sich auf diesem Theile der Elbe zwei Stellen befinden, die erst einer durchgreifenden Regulirung unterzogen werden müssen, bevor eine Kette gelegt werden kann, denn die vielen, besonders scharfen Krümmungen des Flusses und seine große Seichtigkeit an diesen Stellen bilden ein Hinderniß, das vorher beseitigt werden muß.

Die auf der Elbe gemachten Erfahrungen stellen sich nach den Berichten der betreffenden Gesellschaften und nach einem Exposé des Herrn Richard Pollak, Secretär des Elbevereins, in folgender Weise dar:

Auf der ganzen Strecke von Hamburg bis Aussig ist die Kette dem Drahtseile vorgezogen worden, weil das Drahtseilsystem in seiner bisherigen Entwicklung nicht geeignet erschien für die besonderen Verhältnisse auf der Elbe, wo bald kürzere, bald längere Fahrlinien mit scharfen Krümmungen wechseln. In besonders schwierigen Stellen hat man sogar eine schwerere Kette zur Anwendung bringen müssen.

Auf der ganzen 670 Kilometer langen Strecke liegt eine kurzgliedrige Kette ohne Steg in einer Stärke von 22·5—25·4 Millim., welche pro Kilometer circa 30.000 Mark kostete.

Ein öfteres Zerreißen der Kette kommt vor. Zur Wiederverbindung der gesprungenen Glieder werden eigens construirte Kettenschlösser, welche auf jedem Toueur vorräthig gehalten sind, verwendet.

Die Kette liegt in der Wendung der Fahrrinne des Stromes auf dem Flußgrunde auf und wird, weil sie beim Schleppen öfters aus der richtigen Lage kömmt, durch die thalwärtsfahrenden, ohne Anhang befindlichen Toueurs wieder in Ordnung gebracht.

Die Strecke Schandau-Aussig ist, wegen des steinigen Flußgrundes, der dahier vorkommenden vielen kurzen Krümmungen der Fahrlinie und der an mehreren Stellen bedeutenden Stromgeschwindigkeit, die schwierigste und kostspieligste. Auf dieser Strecke können die Toueurs auch beiweitem keine so großen Convois mit sich nehmen, wie auf der Strecke unterhalb der böhmisch-sächsischen Grenze.

Bei langen Strecken, insbesondere wenn auf denselben die Stromgeschwindigkeit wechselt und stellenweise bedeutend ist, und wenn eine hinreichende Menge von Massengütern die Tonage zur vollen Entfaltung ihres Nutzeffectes gelangen läßt, kann die Räder- oder Schraubendampfschiffahrt mit ersterer nicht concurriren.

An dem in den letzten fünf Jahren auf der oberen Elbe erfolgten rapiden Aufschwung des Schiffahrtverkehres ist ein bedeutender Antheil zuzuschreiben der Einführung und dem Betriebe der Kettenschiffahrt

deren Entwicklung daselbst rasch fortschreiten konnte, begünstigt durch den Umstand, daß die in genügender Menge vorhandenen, zum größten Theile stromabwärts gehenden Massengüter die Tonage zur Entfaltung ihres vollen Nutzeffectes gelangen ließen. Unter diesen Massengütern spielt dahier gerade ein Product (die böhmische Braunkohle) eine Hauptrolle, welches, nicht von der zufälligen Fruchtbarkeit eines Jahres abhängig, ununterbrochene Transporte gewährt.

Die Fahrzeuge mit geringerer Tragfähigkeit haben sich vermindert; jene mit großem Volumen bedeutend vermehrt. Es hat sich die Anzahl der Schiffe:

von 600—1000 Ctr. Tragkraft ungefähr um $^2/_3$ vermindert,
„ 1000—2400 „ „ . . . . nicht verändert.
„ 2500—5000 „ „ ungefähr um $^1/_4$ vermehrt,
„ 5000—8000 „ „ „ verdoppelt und
„ 8000 und mehr „ „ „ verzehnfacht.

Die Tarife sind in den letzten fünf Jahren im Allgemeinen um 20—25% billiger geworden, was auf die Hebung des Güterverkehres sehr günstig eingewirkt hat.

Der Versandt von Hamburg-Altona nach der Ober-Elbe, welcher 1875 bei 7·5 Millionen Centner betrug, steigerte sich 1878 auf 10·5 Millionen Centner; der Magdeburg-Hamburger Verkehr hat sich nahezu vervierfacht; der sächsisch-böhmische Grenzverkehr, welcher 1870 bei 10—12 Millionen Centner betrug, bezifferte sich 1879 auf 22 Millionen Centner; der Export böhmischer Braunkohle mittelst der Elbeschiffahrt, der 1871 sich auf kaum 6 Millionen Centner belief betrug 1879 über 16 Millionen Centner.

Die Dividenden der fünf größeren Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaften bezifferten sich im Betriebsjahre 1879:

bei der Hamburg-Magdeburger-Dampfschiffahrts-Compagnie, welche Tonage und gewöhnliche Dampfschiffahrt betreibt, . . . . . auf 10 Procent,
bei der Ketten-Schleppschiffahrts-Gesellschaft der oberen Elbe, welche Tonage und gewöhnliche Dampfschiffahrt betreibt, . . . . . „ 6·5 „
bei der Prager Dampf- und Segelschiff-Gesellschaft, welche Tonage und gewöhnliche Dampfschiffahrt betreibt, . . . . . „ 12·5 „

bei der Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Dresden,
welche nur gewöhnliche Dampfschiffahrt betreibt, . . auf 16 Procent,
bei der Sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche nur gewöhnliche Dampfschiffahrt und damit zumeist nur Personenverkehr betreibt, . . . . . „ 13 „

Die Eisenbahnen haben ihren Vortheil darin gesucht, sich durch zweckmäßige Anlagen directe mit der Wasserstraße in Verbindung zu setzen und derselben Massengüter zu und von derselben abzuführen.

# Die Touage auf der Donau.

Der erste Versuch mit der Kettenschiffahrt auf der Donau wurde von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1870 unternommen, und zwar zwischen Wien und Theben.

Auf dieser Strecke wurde in einer Länge von 65·6 Kilometer eine 23 Mm. starke englische Kette, welche auf 185.910 Gulden zu stehen kam, gelegt und mit zwei aus Magdeburg bezogenen 60pferdigen Toueurs deren einer bei 53.000 und der andere bei 66.000 Gulden kostete, gefahren.

Diese Versuchsfahrten waren im ersten Jahre noch nicht genügend, um schon damals ein vollständiges Urtheil über die zu erwartenden Vortheile und die eventuelle Ausdehnung der Kettenschiffahrt auf der Donau zuzulassen, allein sie zeigten doch schon, daß auf der Donau die zu überwindenden Schwierigkeiten größer sind, als auf anderen Strömen, wo ein geregeltes Flußbett die Tauerei erleichtert.

Im Jahre 1871 setzte die Gesellschaft ihre Versuche mit den Kettenschiffen fort. Sie erwarb sich auch ein Privilegium für eine specielle Art von Drahtseil-Remorqueuren. Diese neuartige Seilschiffahrt richtete sie versuchsweise von Preßburg aufwärts ein, auf einer Strecke von 22·5 Kilometer, die sie mit zwei Seil-Toueurs befuhr, von denen der eine 25pferdige auf circa 76.000, und der andere 50pferdige auf beiläufig 120.000 Gulden zu stehen kam; das circa 22·5 Kilometer lange Drahtseil kostete 38.870 Gulden.

Es war beabsichtigt, diese Seilschiffahrt auf die ungarische Donaustrecke und speciell auf die seichte Linie Wien-Budapest auszudehnen. Die Gesellschaft bewarb sich deshalb bei der ungar. Regierung um die Concession zum Betriebe einer derartigen Schiffahrt auf der ungar. Donau. Die Betriebs-Concession, welche hierauf von der ungar. Regierung der Gesellschaft ertheilt wurde, bestimmte jedoch, daß auf den seichten Stellen zwischen Gönyö und Preßburg, dann zwischen Almás und Gran, sowie oberhalb und unterhalb Budapest die Touage nicht ausgeübt werden

dürfe, weil der Strom auf dieser Strecke nicht corrigirt, und deßhalb dahier durch die Touage die übrige Schiffahrt, sowie das reisende Publicum gefährdet sei.

Eine am 22. August 1872 stattgefundene ämtliche Probefahrt auf der Strecke Preßburg-Altenburg erwies, daß die Ketten- und Drahtseilschiffahrt selbst bei den auf der Donau vorhandenen Strom- und Schiffahrtsverhältnissen anstandslos ausführbar sei.

Das Drahtseilschiff „Nyitra", mit dem diese Probe vorgenommen wurde, bewerkstelligte während der Fahrt jede beliebige auf 114—133 Meter abweichende Steuerung nach rechts und links und ließ Remorqueure mit 4—6 anhängenden Schleppschiffen, Personendampfer, Ruderschiffe, Flösse und selbst das Kettendampfboot „Ipoly" ohne den mindesten Anstand passiren.

Nichtsdestoweniger wurden gerade für jene Strecken, auf welchen die Tauerei von entschiedenem Vortheile wäre, das Verbot aufrecht erhalten.

Im Jahre 1872/73 legte die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft versuchsweise in dem Raaber Donauarme auf einer Strecke von 15 Kilometer Länge ein Seil und beschäftigte daselbst den Seil-Toueur „Leitha".

Der niedrige Wasserstand im Jahre 1873/74, wo nur durch die Kettenschiffahrt zwischen Wien und Preßburg während dieser Zeit der Verkehr über die seichten Stellen der genannten Strecke aufrecht zu erhalten war, ließ das Bedürfniß der Ausdehnung der Touage, namentlich bis Gönyö um so fühlbarer werden. Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wandte sich daher mit erneuerten Vorstellungen an die ungar. Regierung um Aufhebung des Verbotes der Kettenschiffahrt auf der Strecke Preßburg-Gönyö, vermochte aber auch damals keine Erledigung zu erlangen.

In den Jahren 1875—78 wiederholte die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft alljährlich ihre Vorstellungen wegen Zurücknahme des Verbotes der Touage seitens der ungar. Regierung, konnte aber damit nicht nur keine günstigere Wendung der Angelegenheit herbeiführen, sondern erhielt im Gegentheil Mitte Juni 1878, trotzdem sich die Gesellschaft seit Jahren schon im Besitze einer vollkommen regelrechten Betriebs-Concession für die betreffenden Flußstrecken befand, deren Bedingungen sie getreulich nachkam, dennoch den Bescheid, daß das königliche ungar. Communications-Ministerium die Benützung des Drahtseiles im Raaber Donauarme und der Kette von Preßburg bis Theben untersage.

In Folge dieses Bescheides mußte die Kettenschiffahrt auf die Strecke Wolfsthal-Wien beschränkt werden, bis es den Bemühungen der Stadtvertretung Preßburg, welche Stadt durch die Beschränkung geschädigt ward, gelang, die Erlaubniß zur Benützung der Kette wenigstens bis Preßburg wieder zu erwirken. Doch auch diese Wiedererlaubniß wurde dadurch eingeschränkt, daß die Ausübung der Touage zwischen Preßburg-Theben bis auf Weiteres ausdrücklich nur als eine Probeübung dieser Schiffahrtsmethode gestattet wurde.

Am 16. März 1880 brachte der ungarische Communications-Minister beim Reichstage einen Gesetzentwurf ein, betreffend die geschäftliche Betreibung der Ketten- oder Seilschiffahrt, welcher folgende Bestimmungen enthielt:

1. Die Kette oder das Seil ist so zu placiren, daß dadurch die Dampf- und gewöhnliche Schiffahrt nicht gestört wird, und daß die auf den schiffbaren Flüssen befindlichen oder später zu bewilligenden Uebergänge (Schiffbrücken, Fähren) ungehindert verwendet werden können;

2. wenn es sich bei der praktischen Durchführung herausstellt, daß die Ketten- oder Seilschiffahrt die Dampf- oder gewöhnliche Schiffahrt behindert, kann die Concession ohne jedwede Entschädigung zurückgezogen werden und ist die Kette oder das Seil durch den Eigenthümer zu entfernen;

3. wenn in Folge der Regulirung oder Baggerung des Flusses die Aushebung der Kette oder des Seiles nothwendig wird, so hat dies der Eigenthümer auf eigene Kosten und gleichfalls ohne jeden Anspruch auf Entschädigung zu bewerkstelligen;

4. der Concessionär ist verpflichtet, die eigenen, sowie die fremden Fahrzeuge ohne Unterschied, beladen oder leer und ohne Rücksicht auf den längeren oder kürzeren Transportweg, nach dem Stationsorte, der Reihenfolge ihrer Ankunft nach, und zwar, insofern nicht unüberwindliche Hindernisse dazwischen treten, ohne jede Unterbrechung nach ihrem Bestimmungsorte zu befördern;

5. die Tarife können nur mit Genehmigung der Regierung ins Leben treten oder abgeändert werden. Wenn einzelnen Spediteuren was für Begünstigungen immer (Refactien ꝛc.) gewährt werden, so ist der Concessionär verpflichtet, dieselben Jedem, der unter denselben Bedingungen zu verfrachten wünscht, in gleicher Weise zu gewähren. Zur Giltigkeit solcher Begünstigungen ist es erforderlich, daß dieselben

von Fall zu Fall in einer von der Regierung zu bestimmenden Weise publicirt werden;

6. für die Ketten- oder Seilschiffahrt sind übrigens auch alle jene Vorschriften und Bestimmungen giltig, welche theils in dem Artikel VII des Gesetzartikels XX vom Jahre 1878 erwähnten internationalen Vertrag, theils in den bestehenden Schiffahrtsvorschriften enthalten sind;

7. der Communications-Minister wird berechtiget sein, außer diesen noch andere, durch die localen und Schiffahrtsverhältnisse gebotene Bedingungen vorzuschreiben und festzustellen.

Dieser Gesetzentwurf fand allenthalben und insbesondere in Ungarn selbst eine herbe Kritik. Derselbe war in seiner, auf unbestimmte Vorsichtsmaßregeln verweisenden Art, welche eigentlich der unumschränkten behördlichen Willkürlichkeit es anheimgab, lediglich auf Grund des eigenen Ermessens derselben zu bestimmen, wo der Betrieb der Touage auf den einzelnen Abschnitten der Flüsse gestattet und wieder entzogen, wo die Hebung der Kette ꝛc. anbefohlen werden kann, vollkommen geeignet, die Ketten- oder Seilschiffahrt zu hemmen, nicht aber sie zu fördern.

Das ungarische Abgeordnetenhaus lehnte auch den Entwurf ab und verlangte von dem Ministerium eine neue Vorlage.

Im Mai 1880 hat der Donau-Verein in Wien, über eine von dem Handelsvereine in Ulm ausgegangene Anregung, einen Donautag zum Zwecke der Discussion über die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Donau abgehalten. An diesem Donautage betheiligten sich seitens der österreichischen Regierung die Ministerien des Aeußern, des Innern und das Handelsministerium durch ihre Vertreter, ferner waren Theilnehmer aus Württemberg, Bayern, Oesterreich und aus Ungarn anwesend.

In der öffentlichen Conferenz des Donautages, welche am 8. Mai stattfand, wurde die Frage eingehend erörtert und unter voller Würdigung der großen Bedeutung, welche die Einführung der Kettenschiffahrt für die Hebung des Donauverkehres hat, wurden einstimmig folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Die in Wien am 8. Mai 1880 versammelte Conferenz der Vertreter von Städten und Corporationen des Donaugebietes anerkennt die hohe wirthschaftliche Bedeutung des Unternehmens einer Kettenschiffahrt bis Ulm.

2. Die Conferenz beschließt daher, die Durchführung dieses Unternehmens mit allen Kräften anzustreben.

3. Die Conferenz vertraut, daß die betheiligten hohen Staatsregierungen den diesbezüglichen Schritten in jeder Weise werden Förderung angedeihen lassen.

4. Zur Ausführung dieses Beschlusses wird ein Vollzugscomité eingesetzt.

Jede private oder öffentliche Corporation des Donaugebietes, welche einen Minimal-Kostenbeitrag von 100 Mark oder 50 Gulden ö. W. zur Bestreitung der Vorarbeiten erlegt, ist zur Entsendung eines Mitgliedes in dieses Comité berechtigt.

Die Conferenz beauftragt das Präsidium, zur Durchführung ihrer Beschlüsse sich durch Cooptation zu verstärken.

Während auf diese Art eine neue Action zur Anstrebung einer möglichst raschen Einführung der Touage auf der Donau begann, und das vom Donautage zur Einleitung der vorbereitenden Schritte eingesetzte Vollzugscomité seine Arbeit in Angriff nahm, wurde in der General-Versammlung der Actionäre der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 24. Mai 1880 vom General-Director dieser Unternehmung daselbst über die Kettenschiffahrt auf der Donau ein Vortrag gehalten, in dem die Einführung der Touage auf diesem Strome beiweitem weniger günstig dargestellt wurde, als es das lebhafte Interesse, das gerade diese Gesellschaft bisher für die Donau-Ketten- oder Seilschiffahrt an den Tag gelegt hatte, je voraussetzen ließ.

# Resumé und Anträge.

# Resumé.

Die hohe Stufe der Entwicklung, zu welcher unser Jahrhundert das Communicationswesen hinanführte, hat einen Weltverkehr hervorgerufen, der eine continuirliche Berührung noch so entfernt von einander gelegener Productions- und Absatzgebiete miteinander ermöglicht. In dem Maße als diese Entwicklung fortschreitet, entsteht eine immer größere Erweiterung der Concurrenz auf allen Gebieten der Industrie und Landwirthschaft, deren tiefeingreifende Wirkung immer fühlbarer wird und die selbst über künstlich errichtete Schranken hinübergreift.

Durch diese allgemeine Concurrenz findet die Absatzfähigkeit eines Productionsgebietes dort ihre Grenze, wo die Erzeugungs- und Transportkosten sich zu einem Preise summiren, der den Erzeugungs- und Transportkosten anderer Productionsgebiete nicht mehr Stand zu halten vermag und so drängt der dadurch angefachte Wettbewerb zur stetigen Herabminderung sowohl der Erzeugungs- wie der Transportkosten.

Die auf Verbilligung der Transportkosten gerichteten Bestrebungen haben im letzten Decennium einen förmlichen Tarifkampf hervorgerufen, welcher insbesondere in Deutschland heftig geführt wurde. Local-, Zonen-, Verband-, Differential-, Wagenraum-Tarife, das Umsichgreifen des Refactiewesens, der Ruf nach Concurrenzbahnen und Staatsbahnbetrieb, sowie die mannigfaltigsten Vorschläge zur Umgestaltung des Eisenbahn-Betriebes waren seine Folge; schließlich aber gewann die Einsicht Raum, daß die Eisenbahntarife doch nicht dauernd unter dasjenige Maß herabzudrücken sind, welches ihre Anlage-, Erhaltungs- und Betriebskosten bedingen.

Die hiedurch gezogene Minimalgrenze vermag jedoch das zu Tage getretene Bedürfniß nach den billigsten Frachtsätzen für Massengüter, insbesondere für Boden- und für die der Industrie zur Weiterverarbeitung dienenden Rohproducte nicht zu genügen, und so nimmt nun das vorhandene Bedürfniß zu seiner Befriedigung immer mehr Zuflucht zu den Wasserstraßen. Der Anlage von Canälen, der Regulirung von Flüssen

und Strömen zur Erweiterung ihrer Schiffbarkeit und der Einführung der Tonage wird stetig größere Aufmerksamkeit zugewendet.

Auch in Oesterreich-Ungarn tritt das Bedürfniß immer lebhafter zu Tage, namentlich in der Richtung von Westen nach Osten durch billige Frachten das Absatzgebiet seiner Erzeugnisse zu erweitern und von Osten nach Westen neben der Belebung eines Transitverkehrs den Export der Landesproducte, insbesonders seiner östlichen Reichshälfte gegenüber der stetig mächtiger herandrängenden amerikanischen Concurrenz zu behaupten.

Gerade in dieser Richtung zieht nun eine mächtige, große Wasserstraße, die Donau, mitten durch das Reich. Sie mit ihrem 817.100 □Kilometer umfassenden Flußgebiete der zweitgrößte Strom Europas, schiffbar auf einer Länge von 2632 Kilometer, ein Strom, der mit seinen schiffbaren Zuflüssen eine fahrbare Wasserstraße von 8465·55 Kilometer repräsentirt, an deren Ufern 134 Städte und 666 größere Ortschaften mit zusammen 3,758.292 Einwohnern mit mannigfaltiger industrieller, gewerblicher und landwirthschaftlicher Thätigkeit sich befinden; vermöchte wohl dem erwähnten Bedürfnisse in hohem Maße zu genügen, wären nicht die im II. Abschnitt dieser Schrift dargelegten Verhältnisse auf den einzelnen Strecken des Stromes vorhanden.

Diese Verhältnisse bringen es mit sich, daß, zum großen wirthschaftlichen Nachtheile des Reiches und insbesondere der Handelsplätze an den Ufern des Stromes, auf dieser mächtigen Wasserstraße die Schiffahrt keine so billigen Frachtsätze gewähren kann, wie solche auf anderen, namentlich auf regulirten Flüssen ermöglicht sind. Während die mittleren Frachtsätze der Dampf- und Kettenschiffahrts-Unternehmungen

auf der oberen Seine . . . . . 0·116 kr. ö. W.,
„ „ Elbe . . . . . 0·0451—0·066 „ „ „ und
„ „ dem Rheine . . . . . 0·0594 „ „ „

per Metercentner und Kilometer betragen, beziffert sich der mittlere Frachtsatz der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf 0·324 kr. ö. W.

Welche außerordentlich nachtheilige Wirkung diese Zustände ausüben, illustrirt das bei dem am 8. Mai 1880 in Wien stattgefundenen Donautag von Herrn Gustav Mayer aus Ulm vorgetragene Beispiel, daß die Fracht für Stärke, von Ulm über London nach Constantinopel versandt, nur 5 Mark 18 Pfennige per 100 Kilo kostet, wogegen die Fracht von Ulm nach Wien per Ruderschiff und von da per Dampfer über die Sulina-Mündung nach Constantinopel auf 14 Mark 27 Pfennige sich beziffert.

Solche Verhältnisse lassen es wohl erklärlich erscheinen, wenn zum großen Schaden des österreichisch-ungarischen Transithandels die bedeutenden Getreidemengen, welche alljährlich in den Häfen der unteren Donau zur Verladung gelangen, die kostspielige Reise stromaufwärts vermeiden und durch das Schwarze und Mittelländische Meer nach den westeuropäischen Staaten ziehen, um von dem dortigen Zwischenhandel in jene Consumtionsgebiete gebracht zu werden, bis an welche nahezu die Donau hinanreicht.

So sind im Jahre 1879 über die Sulina-Mündung hinausgegangen

7,975.540 Meter-Centner Güter, von denen

6,478.030 Meter-Centner an den weiter stromeinwärts gelegenen Häfen der unteren Donau verschifft wurden, während über Orsova herauf kaum eine Million Meter-Centner kamen.

Von welchem außerordentlich nachtheiligen Einfluß aber diese Verhältnisse namentlich auch auf den Absatz des Getreideüberschusses, den die ungarische Reichshälfte producirt, sind, angesichts der immer weiter heran-dringenden Concurrenz des amerikanischen Getreides, insbesondere des Weizens, mag nachfolgender Vergleich darlegen.

Die Fracht für amerikanischen Weizen von New-York nach Mannheim beträgt heute pro 100 Kilogramm 3·5 Mark.

Die Fracht für Weizen von Orsova per Schiff bis Passau (3·75 Mark) und von da per Bahn bis Mannheim (2·33 Mark) beträgt 6·08 Mark.

Die Fracht von Budapest per Schiff bis Passau (2·55 Mark) und von da per Bahn bis Mannheim beziffert sich auf 4·88 Mark.

Die Fracht von Wien per Schiff bis Passau (1·40 Mark) und von da per Bahn bis Mannheim beläuft sich auf 3·73 Mark.

Würde dagegen durch Beseitigung der jetzigen Zustände eine Verbilligung der Schiffsfracht auf der Donau nur bis zu jenen Sätzen, wie sie auf der oberen Seine vorhanden, die noch bedeutend höher sind als die am Rhein und auf der Elbe vorkommenden, das ist also eine Ermäßigung um circa 60 Percent, herbeigeführt werden, so könnte, insbesonders wenn der letzte Güterumschlag bis an die äußerste Grenze der Schiffbarkeit des Stromes sich hinaufzieht, die Fracht von Orsova bis Mannheim unter das Niveau jener von New-York nach Mannheim herabzubringen, die von Budapest und Wien dagegen weit tiefer zu stellen sein.

Diese angeführten Thatsachen lassen beurtheilen, welchen großen wirthschaftlichen Nachtheil die Andauer solcher Zustände, wie sie leider

heute noch auf der Donau vorhanden sind, dem Reiche zufügt, und es muß wohl darnach die möglichst rasche Beseitigung dieser Verhältnisse als ein Gebot der Nothwendigkeit, die Regulirung derjenigen Stellen des Stromes, welche dem Verkehre so große Hemmnisse bereiten und die Einführung der Touage, insbesonders auf den seichteren und jenen Strecken mit größerem Gefälle, als eine dringende, unaufschiebbare Angelegenheit des Reiches erscheinen.

Die Regulirung der für die Schiffahrt so schwierigen Strecke in Niederösterreich bildet eine Angelegenheit und sicherlich eine solche von großer Bedeutung für die diesseitige Reichshälfte, und nicht etwa allein aus dem Grunde, weil ihr Erforderniß die Kräfte des einzelnen Landes überschreitet, sondern weil der zu den hiefür insgesammt aufzuwendenden 12—14 Millionen Gulden vom Reiche zu leistende Beitrag einen so vortheilhaften Effect für das ganze Reich ergeben wird, der sicherlich nicht minder anzuschlagen ist, wie der so mancher Bahnanlage, für welche die Last der zu deren Gunsten gewährten Subventionen ausschließlich das Reich zu tragen hat.

Die Regulirung der Strecke Preßburg-Gönyö, deren rasche Inangriffnahme nicht blos für die ungarische Reichshälfte gerade jetzt mehr denn je dringlich geworden ist, bildet allerdings eine Angelegenheit des anderen Reichstheiles, aber deren weitere Verzögerung, indem solche die Entwicklung des Donauverkehres behindert, ist von der nachtheiligsten Rückwirkung nicht blos für die ungarische Reichshälfte, sondern auch für alle Donauländer und Handelsplätze an dem Strome, daher dieselben wohl ein hohes Interesse an der endlichen Durchführung dieser Regulirung haben.

Die Regulirung am Eisernen Thore und bei den Katarakten ist eine Angelegenheit, welche schon durch die Staatsverträge an die Monarchie überwiesen ist, denn gleichwie für die in denselben an Oesterreich-Ungarn übertragenen Verpflichtungen den anderen Vertrag schließenden Staaten gegenüber das Gesammtreich einzustehen hat, ist es auch wichtig, daß die Durchführung in einer Art und Weise geschieht, welche den Interessen beider Reichshälften entspricht und daß das Recht der Einhebung der zur Deckung der Regulirungskosten dieser Strecke dienenden Peage in einer den Interessen beider Reichstheile entsprechenden Weise ausgeübt werde.

Die Einführung der Touage, deren große Wichtigkeit und deren Möglichkeit auf der Donau im IV. Abschnitte dieser Schrift in eingehender Weise dargelegt ist, bildet eine Angelegenheit, deren rasche Erledigung von hervorragendem Interesse für alle Donauländer ist.

Auf Grund aller der in dieser Schrift aufgeführten Erwägungen und unter Berücksichtigung des gesammten, hierin zur Darstellung gelangten, auf die ganze Donaufrage bezüglichen Materiales ergeben sich die nachfolgenden Anträge, welche der gefertigte Referent der verehrlichen Kammer zur geneigten Annahme in Vorschlag bringt.

# Anträge.

## I.

In Bezug auf die Beseitigung der Schiffahrts-Hindernisse in Nieder-Oesterreich wolle die verehrliche Kammer beschließen:

1. Es sei an die hohe k. k. Statthalterei eine Eingabe zu richten, womit um die Veranlassung der nöthigen Vorkehrungen zur Beseitigung der oberhalb des Donaudurchstiches und in demselben bestehenden, im II. Abschnitt dieser Schrift geschilderten Schiffahrts-Hindernisse:
   a) bei Altenwörth,
   b) „ Zwentendorf,
   c) „ Langenlebarn,
   d) „ Greifenstein und Kritzendorf, und
   e) „ der durch die fünf großen im Donaudurchstiche angelagerten Sandbänke hervorgerufenen Hemmnisse des Schiffsverkehres

   gebeten wird;

2. es sei an das hohe Abgeordnetenhaus eine Petition zu richten zur Unterstützung des vom Abgeordneten Dr. Lustkandl in der Sitzung vom 5. Jänner 1880 gestellten Antrages bezüglich der gründlichen Regulirung des Donaustromes bis zur niederösterreichischen Landesgrenze bei Theben.

## II.

In Bezug auf die Beseitigung der Schiffahrts-Hindernisse zwischen Preßburg und Gönyö wolle die verehrliche Kammer beschließen:

Es sei eine Eingabe an das hohe k. k. Handelsministerium zu richten, mit der Bitte, dasselbe wolle in geeigneter Weise dahinwirken, daß von Seite der ungarischen Regierung endlich die so dringend nothwendige Regulirung dieser Strecke in Angriff genommen werde, und zwar in einer Weise, welche die gänzliche Durchführung in einer nicht zu langen Zeit sichert.

III.

In Bezug auf die Beseitigung der Schiffahrts-Hindernisse beim Eisernen Thore und bei den Katarakten wolle die verehrliche Kammer beschließen:

Es sei eine Eingabe an das hohe k. k. Handelsministerium zu richten, mit der Bitte, dasselbe möge dahin wirken, daß die endliche Regulirung dieser Strecke rasch in Angriff genommen und im Sinne des Berliner Staats-Vertrages vom Jahre 1878, sowie im Interesse der Monarchie als Reichsangelegenheit durchgeführt werde.

IV.

In Bezug auf die Einführung der Touage auf der Donau wolle die verehrliche Kammer beschließen:

1. Es sei an das hohe k. k. Handelsministerium eine Eingabe zu richten, mit der Bitte:

a) dasselbe wolle die auf die Einführung der Touage, welche zur Erreichung billiger Frachtsätze auf der Donau von so großer Wichtigkeit ist, gerichteten Bestrebungen möglichst unterstützen und eventuell zur Förderung dieser Angelegenheit eine Subventionirung eines derartigen Unternehmens unter Bedingungen, welche bei der Benützung der Kette die freie Entfaltung der Concurrenz gewährleisten, erwirken;

b) das hohe k. k. Handelsministerium wolle dahin wirken, daß seitens der ungarischen Regierung der Angelegenheit in gleicher Weise Vorschub geleistet werden möge.

2. Die verehrliche Kammer wolle beschließen,

daß sie, der Einladung, welche das vom Donautage am 8. Mai 1880 zur Betreibung der Einführung der Touage auf der Donau eingesetzte Vollzugs-Comité unterm 28. Mai 1880 hieher gerichtet hat, Folge gebend, demselben beitritt, den Beitrag von 50 fl. ö. W. bewilligt und eines ihrer Mitglieder in das Comité delegirt.

V.

Mit Rücksicht auf die hohe Wichtigkeit, welche die Regulirung insbesonders der Stromstrecken beim Eisernen Thor und zwischen Preßburg-Gönyö, sowie die Einführung der Touage auf der Donau für das ganze Reich besitzt, erlaubt sich der Referent der verehrlichen Kammer vorzuschlagen, dieselbe wolle beschließen:

Es seien jene der Schwesterkammern der diesseitigen Reichshälfte für deren von ihnen vertretene Handels-, industrielle und gewerbliche Kreise die Belebung des Donauverkehres Interesse hat, einzuladen, in ähnlicher Weise, wie es hier mit den Anträgen II, III, sowie IV 1 a und b intentionirt ist, an den auf die Hebung des Donauverkehres gerichteten Bestrebungen Antheil zu nehmen.

VI.

Endlich schlägt der gefertigte Referent vor, es möge der verehrlichen Kammer im Sinne des Beschlusses, welchen sie in ihrer Plenarsitzung am 4. Februar 1880 über eine Eingabe des Donau-Vereins gefaßt hat, bezüglich einer von ihr zu veranlassenden Publication, welche das Interesse der betheiligten Handels- und Industriekreise in einem der hohen Wichtigkeit der Sache entsprechenden weiteren Umfange wachzurufen geeignet ist, — genehm sein:

eine solche Publication zu veranlassen.

# Quellen-Nachweis

**Josef Edler v. Kurzbeck.** Nachrichten von den zur Sicherheit der Schiffahrt vorgenommenen Arbeiten in dem Strudel der Donau. Wien, 1781 und 1791.

**Antiquarius des Donaustromes.** Frankfurt am Main, 1785.

**J. N. Schweighofer.** Abhandlung von dem Commerz österreichischer Staaten Wien, 1785.

**F. J. Maire.** Bemerkungen über den inneren Kreislauf der Handlung in den österreichischen Erbstaaten oder Entwurf der zu eröffnenden schiffbaren Wasserstraßen von allen Meeren Europas nach Wien. Leipzig, 1786.

**Martin Schwartner.** Statistik des Königreiches Ungarn. Pest, 1798.

**Carl Dietrich Hüllmann.** Geschichte des byzantinischen Handels bis zum Ende der Kreuzzüge. Frankfurth, 1808.

**W. A. Wrsak.** Einige Bemerkungen über die Wichtigkeit des Handels auf der Donau nach dem Schwarzen Meer und über dieses hinaus. Pest, 1820.

**Franz Kurz.** Oesterreichs Handel in den älteren Zeiten. Linz, 1822.

**Anton Ziegler.** Die Donau. Wien, 1830.

**Johann Christian von Engel.** Geschichte des ungarischen Reiches. Wien, 1834.

**Ferdinand Ritter v. Mitis.** Geschichte des Wiener Donau-Canales. Wien, 1835.

**Josef v. Hammer.** Geschichte des osmanischen Reiches. Pest, 1840.

**J. E. Schlager.** Wiener Skizzen des Mittelalter. Wien, 1846.

**J. G. Kohl.** Die Donau von ihrem Ursprunge bis Pest. Triest, 1854.

**Ritter v. Pasetti.** Notizen über die Donauregulirung im österr. Kaiserstaate bis Ende 1861.

— — Darstellung des Theißregulirungs-Unternehmens. Wien, 1862.

**Dr. C. Büchele.** Geschichte des Welthandels. Stuttgart, 1867.

**Joh. Roskiewicz.** Studien über Bosnien und die Herzegowina. Leipzig, 1868.

**Bericht und Antrag** des von der Commission für die Donauregulirung bei Wien ernannten Comités. Wien, 1868.

**Heinrich Ressel.** Die Kettenschiffahrt auf der Donau. Wien, 1870.

**Dr. Hermann Meynert.** Kaiser Franz I. Wien, 1872.

**G. Wex.** Ueber die Schiffbarmachung der Donau am Eisernen Thore und an den 7 Felsenbänken oberhalb Orsova. Wien, 1872.

**Moritz Leinkauf.** Beitrag zur Producten-Statistik. Wien, 1873.

**Dr. Joh. Winkler.** Der Wiener Donauhandel bis zum Jahre 1874.

**Ritter.** Geographisch-statistisches Lexikon. Leipzig, 1874.

**Statistisches Jahrbuch** der k. k. statistischen Central-Commission. Wien, 1863 bis 1875.

**Mittheilungen** aus dem Gebiete der Statistik von der k. k. statistischen Central-Commission.

**Statistische Monatshefte** von der k. k. statistischen Central-Commission.

**Dr. Moritz Rühlmann.** Allgemeine Maschinenlehre. IV. Band. (Kettenschiffahrt.) Braunschweig, 1875.

**G. A. v. Klöden.** Handbuch der Erdkunde. Berlin, 1873/1875.

**Moritz Ritter v. Pichler.** Die Bergfahrt durch den Struden bei Grein und Project einer maschinellen Förderung durch denselben. Wien, 1876.

**Die Regulirung des Savestusses** in Croatien und Slavonien. Herausgegeben über Anordnung des Generalcommando in Agram, 1876.

**Leutgeb.** Dalmatien und seine Hinterländer. Wien, 1876.

**Statistischer Jahresbericht** der Central-Commission für die Rhein-Schiffahrt.

**J. H. Schwicker.** Statistik des Königreiches Ungarn. Stuttgart, 1877.

**Louis Ihles.** Die Verkehrshemmnisse auf der Donau. Wien, 1878.

**Moritz Bader.** Ein Wort über die Kettenschiffahrt auf der Donau. Wien, 1878.

**E. Lindura.** Ortslexikon der ungar. Krone. Budapest, 1878.

**Amand v. Schweiger-Lerchenfeld.** Bosnien. Wien, 1878.

**Bernhard Singer.** Unsere Orientinteressen. Wien, 1878.

**Gust. Berger.** Die Jahresberichte der deutschen Handelskammern in ihren Aeußerungen über Strom-Correctionen und Canalbauten. Berlin, 1879.

**Geschäftsberichte** der Betriebs-Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis 1879.

**Enea Lanfranconi.** Die Regulirung der Donau zwischen Theben und Gönyö. Preßburg, 1879.

**Louis Ihles.** Die Kosten der Donauregulirung. Wien, 1880.

**Jahresbericht** der Wiener Handels- und Gewerbekammer.

— der Budapester Handels- und Gewerbekammer.

**Stenographische Protokolle** über die Verhandlungen des österreichischen Reichsrathes.

**Dr. Jos. R. Lorenz.** Die Schiffahrtshindernisse auf der Donau zwischen Preßburg und Gönyö in Ungarn.

**Donau-Verein.** Protokoll der am 8. Mai 1880 in Wien abgehaltenen Conferenz, betreffend die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Donau von Ulm bis Wien.

— Actenstücke zur Regulirung der Stromschnellen der Donau zwischen Moldova und Turn-Severin. Wien, 1880.

**Actenstücke,** welche der Wiener Handels- und Gewerbekammer über die hierin erörterten Fragen vorlagen.

# Die Donau

und ihre

# volkswirthschaftliche Bedeutung.

---

## Referat

des Kammerrathes

**Josef M. Wolfbauer**

erstattet an die

**nieder-österr. Handels- und Gewerbekammer.**

**Anlagen.**

**Wien, 1880.**

Verlag der nieder-österr. Handels- und Gewerbekammer.

Druck von L. C. Zamarski in Wien.

I.

# Hof-Dekret an die Kaufleute.

Ueber den gefaßten Antrag der hier und zu Konstantinopel etablirten Großhändler Willeshofen und Kompagnie denen in Cherson am schwarzen Meere ländenden russischen Schiffen im nähesten Fruhjahre erbländische Waaren zum Vorkehr anzubiethen, und zu diesem Ende bei den erbländischen Fabriken ein zu Befrachtung eines Schiffes zureichendes, und zu ihrem Handel anständiges Waarensortiment auszuwählen, hätten Se. kais. kön. Majestät nach Inhalt eines allerhöchsten Hofdekrets von 8. und praefto 17. Hornung abhin allergnädigst zu entschließen geruhet, daß

1tens. Genannten Handelsleuten über ihre dießfällige Unternehmung die allerhöchste Zufriedenheit zu erkennen gegeben, auch ihnen der landesfürstliche Schutz, und all thunlicher Beistand zugesichert werden solle.

2tens. Seyn durch die k. k. geheime Hof- und Staatskanzley die diesseitige in Petersburg und Konstantinopel befindliche Herren Minister von dieser Unternehmung verständigen, und ihnen auftragen zu lassen, der gedachten Handlungsgesellschaft so viel thunlich an Handen zu gehen, und alles das vorzukehren, was dem glücklichen Erfolge ihres Vorhabens beförderlich seyn könnte.

3tens. Werde der Kompagnie gestattet gegen Beobachtung der allgemeinen für die Transito-Güter bestehenden Patentmässigen Vorschrift die erbländischen Manufakturswaaren mit alleiniger Entrichtung des Transito-Zolls durch Ungarn nach Rußland, und in die Türkey zu verführen.

4tens. Könne der Pontoniershauptmann Lauterer, in welchen die Compagnie zur Führung ihres Schiffes das Vertrauen gesetzt hat, von höchsten Diensten nicht entbehret werden, hingegen habe die Gesellschaft aus nebenkommenden Anmerkungen zu entnehmen, welche Mittel anzuwenden wären, um ihre Schiffe auf der untern Donau mit Sicherheit ohne einen Pontoniersofficier auf und abführen.

5tens. Habe die Gesellschaft sich noch anforderst zu äussern, welche Sicherheit sie dem höchsten Aerario für die auf Speculation, und zur

Probe verlangenden Waaren den kais. kön. Fabriken zu leisten gedenken, nach wessen Erfolg sohin die weitere höchste Entschließung das Eigentliche bestimmen werde.

Gegenwärtiger Antrag des Willeshofischen Handlungshauses wird demnach ihr Fabrika zur Wissenschaft und Richtschnur bekannt gemachet, mit welchen jenes sich selbst in das Vernehmen zu setzen, und die Behandlung zu pflegen haben wird, wie man dann nicht zweifle, daß die meisten Fabriken geneigt seyn werden, der Compagnie unter den leidentlichsten Bedingungen ein angemessenes Waarensortiment anzuvertrauen, da ihnen dieses wieder sehr ansehnliche Bestellungen zuwegen bringen könne.

Wien, den 30. März 1782.

Joh. Peter Zierlwang,
N. Oe. Regierungssecretär.

---

II.

## Circulär des Großhandlungshauses Willeshofer & Co. an die Fabrikanten aus dem Jahre 1782.

### Oratorium an die kais. kön. privilegirte Seidenband-Fabricke des hiesigen Niederlegers N. N.

Seit letzt abgewichenen Wintermonat hatten wir das Vergnügen unsern Handlungsfreunden mit dem Zirkularschreiben von der hier eröffneten Großhandlung zugleich kund zu geben, daß unser Haus in Konstantinopel sich vorzüglich zu dem Ende hie in Wien etabliret, um hiedurch die angefangenen Geschäfte mit denen erbländischen Fabriken zu vermehren, und den wechselseitigen Nutz nach Möglichkeit zu fördern. — Nach diesem Grundsatz haben wir, mittels sorgfältiger Spekulation über die Lage dieser Staaten und den natürlichen Zug der Handlung bemerket, daß wir mit anwendbarer Verbesserung der Donauschiffahrt die erbländische Fabrikaten, die ihrer Vervollkommnung immer näher kommen denen am Schwarzenmeer und in Cherson wohnenden russischen Unterthanen unmittelbar für sie und das weitläufige russische Reich in einem angemessenen Preise liefern, und mittelst dieser Nation itzt genießenden freyen Schiffahrt auf dem Schwarzenmeer, auch allen umliegenden Völkerschaften ihre Bedürfnisse an Kleidungen und Geräthschaften, die sie aus Mangel eigener Fabriken nothwendig von Fremden erkauffen müssen, mit vielen Vortheilen vor jeder anderen handelnden Nation zuführen können.

Gleichwie aber diese weit aussehende Unternehmung die allerhöchste landesfürstliche Genehmigung, und die Einverständniß der hohen Höfe voraussetzet: So haben wir einen hierüber entworfenen Plan noch im Wintermonat 1781 in einem allerunterthänigsten Memorial Seiner k. k. apostol. Majestät zu Füssen geleget, mit dem allerehrerbietigsten Antrag: Dieses Frühjahr durch ein eigends mit erbländischen Probewaaren zu befrachtenden Donauschiff den ersten Handlungsversuch in jene Gegenden zu unternehmen; worauf uns ddo. 13. Merz letzthin die wiederholte Genehmigung unseres Antrages, und die Zusicherung des allerhöchsten k. k. Schutzes zu dieser Unternehmung, die den Nahrungsstand überhaupt, und den nützlichen Verkehr der erbländischen Produkten so wesentliche Vortheile hoffen läßt, in denen allergnädigsten Ausdrücken mit den fernern Bedeuten zugekommen, daß zu Förderung und Unterstützung dieser Handlung an die k. k. Herren Minister zu Petersburg und Konstantinopel, wie denn auch in Betreff des Zollwesen, und der Schiffarth, dann zu Unterrichtung der k. k. Fabriken sowohl, als der Privatfabriken und Fabrikanten, durch ihre Behörde das Erforderliche veranlasset worden seye.

Da uns nun die allerhöchsten Begünstigungen in die Umstände versetzet, die Ausführung dieses neuen Handlungsversuches mit allen diensamen Vorbereitungen für den glücklichen Erfolg, unternehmen zu können; so ist es unsere Pflicht E. W. E. hievon geziemend Nachricht zu geben, und dieselben zur Vereinigung mit uns gemäß denen allerhöchsten Gesinnungen hiemit freundschaftlich einzuladen.

Wir werden, wills Gott, bis Anfang kommenden Maymonat ein eigends hiezu bestimmtes Schiff auf tausend Centner in Bereitschaft haben, welches mit allen Gattungen erbländischer Fabrikaten aus dem Mineralreiche, dem Thierreiche und dem Pflanzenreiche befrachtet werden solle; wovon die k. k. Herren Ministers zu Petersburg und Constantinopel bereits benachrichtet, welchen auch von allen denen Waaren, die in denen Erblanden fabrizirt werden, eine Spezifikation zugesendet worden, welcher Waarenspezifikation annoch die möglichen Muster nachzusenden sind, womit denn die Kauflustige von unseren dahin folgenden Probewaaren unterrichtet und für die Abnahme derselben und die zu machenden neuen Bestellungen auf das erwünschlichste vorbereitet werden. — Dieses Schiff wird durch wohlerfahrene Schiffer auf der Donau von Wien bis an die Ufer des Schwarzen Meeres geführt, daselbst unser Herr Willeshov und Kompagnie von Konstantinopel in eigener Person das Schiff und Waaren übernehmen, nach der schon vorhinein getroffenen Einverständniß

den Absatz derselben, die neuen Bestellungen, und was der wechselseitige Nutz erheischet, veranstalten und besorgen.

Wenn wir denn zu Auswählung der anständigen Waarensortimenten nothwendig mit jeder Fabrike und Privatfabrikanten in näheres Vernehmen treten müssen, so werden E. W. E. gleich bei Erhalt dieses uns eine Spezifikation über alle in ihrer Fabrike verfertigenden Waaren-Capi, mit denen beygesetzten all in grosso Preisen zugehen machen; jene Artikel aber, die schon vorhin nach denen türkischen Staaten, in die Crim, und nach Rußland gesuchet worden, werden E. W. E. in dieser Spezifikation besonders anmerken, und zu Gewinnung der Zeit ohne von uns abwartende weitere Ordre, von allen diesen Artikeln ein anständiges Sortiment zusammensetzen und unverweilt anhero nach Wien an unser Haus eingehend machen.

Wir gewärtigen mit der unverweilten Antwort, auf dieses zugleich eine bestimmte Erklärung von E. W. E. ob sie uns diese ihre erwartende Probewaaren auf ihre eigene Rechnung in Kommission geben, oder uns dieselbe gegen erforderliche Zahlungsfristen auf unsern Conto überlassen wollen? wir sind bei dieser ersten Probe-Unternehmung für ein wie für den andern gefälligen Antrag bereit; und getrösten uns von denenselben gleiche Willfährigkeit gegen uns. Wofür wir zu allen angenehmen Diensten mit vieler Hochachtung geharren

E. W. E. G. D.

---

## III.

## Eröffneter Handelsverkehr mit den türkischen Staaten.

(1792.)

In dem mit der ottomanischen Pforte voriges Jahr zu Sistow errichteten Friedenstraktate ist unter andern auch bestimmt worden, daß der vormals bestandene Handlungs-Seneb in der Türkei wieder in seine vorige Wirksamkeit gesetzet, und ebenso, wie der damit verbundene Passarowitzer Commerztraktat in den türkischen Ländern publizirt werden soll. Nachdem nun in Folge dessen der zu Konstantinopel residirende k. k. Internuntius, Freiherr von Herbert, zu diesem Ende drei großherrliche Fermane an den Fürsten in der Wallachei, wie auch an die Statthalter zu Widin und Belgrad, erhalten, auch wegen deren Kundmachung und gerichtlichen Registrirung das Erforderliche eingeleitet hat; so wird dieses hiermit allgemein bekannt gemacht, und der Inhalt besagter Fermane hier beigefüget.

## Ferman der Pforte, erlassen an den Paschа und Richter von Widin ꝛc.

Es hat der bei meiner glänzenden Pforte residirende Minister des deutschen Hofes, Freiherr v. Herbert-Rathkeal, derselben ein versiegeltes Memoire übersendet, in welchem er sich auf den neulich zwischen beiden Höfen geschlossenen Friedenstraktat berufet, wo es heißt:

Art. III. Insbesondere bestätiget und erneuert die Pforte ohne alle Aenderung, im strengsten Sinne, und im ganzen Umfange, ohne jemals eine entgegengesetzte Handlung zu begehen oder zuzulassen, den Sened, oder die Verbindungsakte vom 8. August 1783, wodurch sich die hohe Pforte verband, den deutschen Handelsschiffen, welche aus einem kaiserlichen Hafen auslaufen, Sicherheit gegen die Korsaren der Barbarei, und andere ottomanische Unterthanen, und Vergütung alles Schadens, den sie von diesen erleiden könnten, zu leisten; den Sened, oder die Akte vom 24. Februar 1784 zu Gunsten der freien Handlung und Schiffahrt der k. k. Unterthanen in allen Ländern, und auf allen Flüssen und Meeren des ottomanischen Reiches; den Ferman vom 4. Dezember 1786 in Beziehung auf den Uebergang, Aufenthalt, und die Rückkehr der siebenbürgischen Hüter und ihrer Heerden in die Wallachey und Moldau, sowie alle übrigen Fermane, Akten und ministeriellen Verhandlungen, welche wechselseitig als solche erkannt, und vor dem 9. Febr. 1788 zur Aufrechthaltung der Ruhe und guten Ordnung an den Gränzen, zum Vortheil, zur Sicherheit, und für das Beste der Unterthanen, der Handlung, und der österreichischen Staaten, in ihrer Kraft bestanden. Alle diese erkannten Senede, Fermane, Akten und Verhandlungen sind, und sollen für immer in voller und ganzer Stärke und Kraft, als ob sie hier wörtlich angeführet abgeschrieben, eingeschaltet wären, verbleiben.

Ferner

Art. XI. Zugleich wird man ihnen strenge einprägen und empfehlen, daß sie die Unterthanen des anderen Theils, welche wegen ihres Handels, oder ihrer Geschäfte über die Gränzen gehen, in dem Innern der Provinzen herumreisen, und auf den Flüssen frei hin und her fahren lassen müssen, beschützen und in ihrer Rücksicht nicht nur die Pflichten der Gastfreiheit, sondern auch alle Artikel und Verfügungen der in dem 2. und 3. Artikel bestätigten Verträge, Convenzionen, und Akten beobachten und beobachten lassen, ohne jedoch aus was immer für einen Grund andere Zölle und Abgaben zu fordern und fordern zu lassen, als welche dort für die Personen und Waaren bestimmet worden sind.

Und mit Anführung sowohl verschiedener in Widdin, und anderwärts, den deutschen Kaufleuten während ihrer Durchreise traktatenwidrig angethanen Neckereien und Beleidigungen, zur Verhinderung alles solchen traktatenwidrigen Benehmens, um Ausfertigung von zweien Abschriften des Passarowitzer Handlungsvertrags, und des Handels-Seneds, die vor dem Kriege in Begleitung eines großherrlichen Fermans, um ihre Beobachtung anzuempfehlen, an die benötigten Orte abgeschickt worden waren, wie auch um Ausziehung und Absendung der Abschriften von obbenannten Verträgen bittet: Da es sich nun bei der Untersuchung der in meinem Divan aufbewahrten Traktaten- und Fermanen-Register ausweiset, daß wirklich in den ersten Tagen des Mondes Redgeb 1198, an den Pascha und Richter von Widin ein solcher Ferman ergangen sei, worin sie verständiget wurden, daß sowohl von dem zu Gunsten der freien Handlung der deutschen Kaufleute zu Lande, zur See und auf den Flüssen am 2. des Monats Rebenlachyr 1198, gegebenen, in 8 Artikeln abgefaßten Handels-Sened, als den darin angeführten Handlungs-Traktaten Abschriften aus der Kanzlei meines Divans erhoben und, mit der Unterschrift des Reis-Effendi versehen, abgeschickt worden sein, mit dem Auftrage: sie in das Protokoll einzutragen, so lange es Gott gefallen würde, genau zu beobachten, sich gegen die deutschen Kaufleute nach den darin enthaltenen Bedingungen zu benehmen, und kurz, nebst vollkommener Erfüllung derselben alles zu vermeiden, was ihnen entgegen wäre, und da es ferner auch mein höchster Wille ist, daß ihr meine vorgedachten Pascha und Richter nach dem Inhalte jenes vorhin ergangenen Fermans handeln sollet, so ist gegenwärtiger großherrlicher Befehl erlassen, und neuerdings eine Abschrift sowohl von dem Handlungs-Senede, als von dem Passarowitzer Handlungs-Vertrages ausgefertiget, mit der Unterschrift des Reis-Effendi versehen, und mit meinem Ferman begleitet, an euch übersendet worden.

Sobald es euch also bekannt sein wird, wie daß es mein Verlangen sei, daß die Freundschaft und gute Eintracht zwischen beiden Höfen durch die genaueste Beobachtung der geschlossenen Verträge und Traktaten vermehret werde, ich aber zugleich jede traktatwidrige Handlung vermieden wissen will, und daß es mein Wille sei, daß sobald ihr von der Abfassung und Uebersendung der gedachten Abschriften, sowie auch von der darin enthaltenen Bedingung unterrichtet sein werdet, ihr euch der Beobachtung derselben befleißigen, und niemand dawider handeln lassen sollet, gleichwie man auch deutscher Seits ein gleiches zu beobachten gesonnen ist, so werdet ihr zufolge meines vorhin ergangenen Fermans, die gedachten zwei

Abschriften in das Protokoll eintragen, und aufbewahren, ferner alle Mühe anwenden, daß man sich genau nach ihrem Inhalte richte, und die deutschen Kaufleute nach den darin enthaltenen Bedingungen behandle, und endlich euch äußerst hüten, das Gegentheil zuzulassen, zu welchem Ende dann gegenwärtiger Ferman ausgefertiget worden ist. Gegeben zu Konstantinopel in der Mitte des Mondes Schewwal 1260.

Dekret der Hofkanzlei vom 17. August, an sämmtliche Länderstellen.

---

## IV.

## Erneuerte Schiffahrts-Ordnung.

(Für Oesterreich ob der Enns.)

(7. April 1800.)

Da aus mehreren Unglücksfällen und Anordnungen, in Ansehung der Schiffahrt zu ersehen ist, daß die Schiffahrts-Ordnung vom 20. März 1770 ganz außer Acht gelassen werde, so findet man zur Sicherheit der Schiffahrt und Erhaltung der Ordnung unter den Schiffleuten, notwendig, die obberührte Schiffahrts-Ordnung neuerlich bekannt zu machen und zu verordnen.

Erstens, daß alle und jede Gattung der auf- und abfahrenden Schiffe, sowohl auf der Donau, als der Traun, Inn und Salza, als Klob-Kelhammer und Traunzillen, Plätten und andere große und kleinere Fahrzeuge, wie sie immer Namen haben, welche üblichermaßen die Schiffmeister oder sonst berechtigten Schifffahrer, zur Auf- und Abfahrt der Reisenden, und Transportirung von Gütern und Waaren zu gebrauchen pflegen, nicht abgenutzt, mangelhaft und schadhaft, sondern vollkommen fest, dauerhaft, und zur Ertragung der Last tauglich sein müssen.

Zweitens. Aller Orten soll daher durch die Wassergerichte, den Schiffen die Jahreszahl ihrer Erbauung eingebrannt, sohin weiter, nach Verlauf jedes Jahres, ein neues Brandmarkungs-Sigill, mit sichtbarer Einstechung der Jahreszahl, verfertiget werden. Damit an jedem zur Wasserfahrt bestimmten Schiffe und jeder Zille, die fernere Brandmarkung vorgenommen werde, sind selbige vorläufig genau zu untersuchen, und nur, wenn sie ohne Mangel befunden werden, ist das Brandzeichen aufzudrucken, soferne aber daran die mindeste Gefährlichkeit wahrzunehmen

wäre, ist vorher der Schiffs-Eigenthümer zur standhaften Verbesserung anzuweisen, und vor dessen Befolgung der Brand unter schwerer Verantwortung, nicht vorzunehmen, auch dem Schiffmeister der Gebrauch des Schiffes nicht zu gestatten.

Drittens. Da die zur Auf- und Niederfahrt tauglichen Schiffe und Zillen von verschiedener Größe sind, daher auch mit größerem und geringerem Gewichte, nach Beschaffenheit beladen werden können, so wird verordnet, daß ein jeder Schiffmeister besondere Obsicht tragen soll, jede Gattung der Schiffe und Zillen, welche Leute und Frachtgüter auf- und abführen, ohne Unterschied so zu tauchen, auf daß jedes Schiff und jede Zille drei Viertelteile Schuh in die Lichte, außer dem Wasser stehe, widrigens jeder Schiffmeister, bei welchem die hiemit gesetzten Dreiviertel Schuh nicht außer Wasser ständen, mit einer unnachläßlichen Geldstrafe von 12 Reichsthalern, ohne Anhörung einer Entschuldigung, beleget werden soll. Ebenso wird

Viertens: der Aufmerksamkeit eines sorgfältigen Schiffmeisters obliegen, das erforderliche Schiffzeug und alle Erfordernisse (Requisiten), nach Beschaffenheit des Fuhrwerkes, auf das Schiff zu nehmen, und wohl darauf zu sehen, daß sie in frischer, guter und brauchbarer Eigenschaft, und nach Beschaffenheit des Fahrzeuges, in angemessener Zahl vorhanden, die Seile nicht aus schlechtem Hanf gesponnen, oder sonst schlecht verfertiget oder abgenutzt, und daher fast unbrauchbar, die Holzgeräthe nicht morsch, die Ruder nicht gesprungen, oder sonst mangelhaft seien, damit bei unvermutet entstehendem Winde und Gewitter, wegen Mangel eines gut beschaffenen und genugsamen Schiffzeuges, Schiff und Ladung nicht den gänzlichen Untergang, und doch sehr großen Schaden zu befahren haben mögen.

Fünftens: Was die zur Wasserfahrt erforderlichen Leute anlanget, soweit diese aus einem Schiffmeister, Seßthaler oder Nauführer, welchem das ganze Fuhrwerk zu leiten, die Schiffknechte zu belehren, auch die Frachtgüter und Waaren bei Behörde zu übergeben, ja in allen sich ergebenden Fällen Red und Antwort zu geben oblieget, dann aus einer der Größe des Fuhrwerkes angemessenen Zahl wohlerfahrner, an den Schiffmeister, Seßthaler oder Nauführer angewiesenen Schiffsknechte bestehen; so ist vor Allem erforderlich, daß ein Schiffmeister, Seßthaler oder Nauführer ein wohlerfahrner, und der Wasserfahrten vollkommen kundiger Mann sei. Diesem nach soll kein Schiffmeister, Seßthaler oder Nauführer angestellet werden, er habe dann von dem mindesten Schiffsdienst zu dienen angefangen, sohin durch Wohlverhalten und vermittelst

langer Uebung erworbene genugsame Erfahrung sich stufenweise der Stelle eines Schiffmeisters, Seßthalers oder Nauführers würdig gemacht, auch über seine Fähigkeit sich vor den Schiffmeistern der nöthigen Prüfung unterzogen. Die minderen Bedienstungen, welche ein so beschaffener Seßthaler oder Nauführer zuvor verrichtet haben muß, sind folgende, als: eines Seiltragers, eines Brückknechtes, eines Burschknechtes, eines Kochs, eines Hochenau-Steurers, eines Hochenau-Hilfruderers, eines Nebenbei-Steurers, eines Nebenbei-Hilfruderers, eines Zillenführer-Mittelführers und eines Zillenführer-Vorfahrers.

Sechstens. Ein dergleichen neu angehender Seßthaler oder Nauführer, für welchen der Schiffmeister allezeit gutzustehen hat, soll vorzüglich ein ehrlicher, wachsamer, nüchterner, christlicher und friedlicher Mensch sein, welcher die Schiffknechte, die an denselben des Fahrens und der Arbeit wegen, mit allem Guten anleiten, sie in friedsamen Stande erhalten, und die allenfalls zwischen denselben sich ereignenden Uneinigkeiten und Spaltungen, mit möglichem Eifer, in der Güte beilegen soll, massen öfters die zwischen den Knechten, während der Fahrt sich äußernden Mishelligkeiten, oder das unbesonnene Benehmen eines Seßthalers oder Nauführers, eines entstandenen Unglücks alleinige Ursache sein können. Für welchen Seßthaler oder Nauführer der Schiffmeister allezeit gutzustehen schuldig ist.

Siebentens. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die auf dem Wasser, und besonders auf der Donau und dem Innfluß eingetretenen Unglücksfälle, meistentheils der Trunkenheit der zu Wasserfahrten gebrauchten Leute beizumessen waren. Um nun künftig diesem Unheile, und dem hieraus dem allgemeinen Wesen erwachsenden Schaden, in Zeiten vorzubeugen, sollen in Folge der von der niederösterreichischen Regierung, bereits unter dem 24. November 1762 ergangenen Verordnung, alle Schiffmeister bei den vorfallenden Wasserfahrten, nicht allein wohlerfahrner, sondern auch dabei nüchterner, und dem Trunke nicht ergebener Personen, sich gebrauchen, die Kränzelmeister oder Seßthaler und Nauführer Steuermänner, und alle übrigen Schiffknechte, gleichfalls des übermäßigen Trunkes sich enthalten, widrigens die Schiffmeister, wenn sie wissentlich sich solcher dem Trunke ergebener Leute zu Schiffahrten bedieneten, nicht nur den Schiffahrenden, den billigen Ersatz des aus derselben Anstellung erfolgten Schadens zu leisten haben, sondern auch ihres Gewerbes verlustig, die in der Betrunkenheit betretenen Schiffleute aber selbst, bei den Mauthämtern und Wassergerichten, allsogleich angehalten, nach Umständen mit Arrest oder Zuchthaus, auch mit Leibesstrafe, selbst wenn hieraus

kein wirklicher Schaden erfolget wäre, ohne Nachsicht beleget werden sollen.

Achtens. Zu mehrerer Abhaltung dieses Lasters und zur Sicherheit der Schiffahrt, soll kein Schiffknecht, ohne daß er seiner Aufführung halber von seinem vorigen Schiffmeister, auch in was für einem Dienstgrade selbiger gestanden sei, eine schriftliche Urkunde vorzeige, von einem anderen Schiffmeister, unter 30 Reichsthaler Strafe, aufgenommen werden.

Neuntens. Ein Seßthaler oder Nauführer, dafern derselbe, während der Schiffahrt, unter Wegs einen Schiffknecht betrunken sieht, soll schuldig sein, diesen allsogleich an das Land führen zu lassen, und keinen Betrunkenen auf dem Schiffe zu leiden. Wenn hingegen mehrere Schiffleute betrunken sind, und durch Abgang dieser Betrunkenen der Seßthaler oder Nauführer in seiner weiteren Fahrt nicht fortzusetzen, sondern mit dem ganzen Schiffe sich an das Land zu begeben, und so lange allda zu verbleiben, bis er entweder den Abgang der betrunkenen Schiffknechte ersetzen kann, oder aber, bis die Betrunkenen ausgenüchtert haben. Jedoch stehet nach vollendeter Schiffahrt, dem Schiffmeister zu, die aus solcher Versäumniß erwachsenen Kosten, an den betrunkenen Schiffknechten zu suchen, und wird ihm obliegen, diesen oder jenen Schiffknecht, wenn er öfters sich betrinket, und keine Ermahnung noch Drohung bei selbigem fruchten sollte, ohne Einhändigung eines Scheins seiner Aufführung und geleisteten Dienste, zu entlassen, damit ein solcher auf dem Wasser gefährlicher Mensch, da er bei keinem Schiffmeister mehr aufgenommen werden darf, sich von der Schiffahrt zu einem anderen Erwerbe zu verwenden bemüssiget werde.

Zehntens: Zur Sicherstellung der Schiffahrt wird ferner bei aufsteigenden Nebel, bei Wind und Hagel vom Land zu stoßen, nachdrucksamst verboten, und eine der Schiffahrt geneigtere stille und klare Witterung zu erwarten sein; wenn aber unversehens auf der Fahrt ein solches widriges Wetter einfällt, muß sogleich die erste Gelegenheit für die beste angesehen, nach Thunlichkeit am nächsten Orte zugeländet und eine günstigere sichere Witterung abgewartet werden. Ebenso will man zur Vermeidung ähnlicher Verunglückungen

Eilftens: bei den Gegenfuhren, nachfolgende Vorsicht zur erforderlichen Maßnehmung vorgeschrieben haben; daß, wenn Auf- und Abfahrende einander begegnen, und genugsamer Raum vorhanden ist, einer dem anderen in Zeiten ausweiche; wäre aber der Raum derselben Gegend zu enge, alsdann soll der Abfahrende anländen, und dem Auffahrenden die Fahrt frei überlassen; gleichwie anderer Seits, wenn

die Gegend dem Abfahrenden die Anländung gar nicht verstattete, zur Verhütung alles Unglücks, dem Auffahrenden anzuländen, und dem Abfahrenden den Wasserraum frei zu machen obliegt. Wie denn auch ein jeder Naufahrer auf dem Donaufluß, sobald er gegen Grein zufahret, besonders aufmerksam sein wird, ob nicht das Zeichen der kaiserlichen Fahne auf dem Greiner Eck oder Rabensteine ausgesteckt sei, in welchem Falle der Naufahrer entweder bei dem Sailer in Grein oder bei dem Gerichte zufahren, und so lange zuwarten soll, bis er gesichert ist, daß kein Zug in Struden, Werfl oder Hasteneck, im Seilführen sei. Welches alles von den Naufahrern bei 24 Reichsthaler Strafe, und Ersetzung des verursachten Schadens, genau beobachtet werden soll.

Zwölftens. Da auch öfters bemerkt worden ist, daß die Schiffleute und Flößer ihre doppelten Fahrzeuge (Gefährte) in einer übermäßigen Breite beladen und erweitern, folglich bei der Durchfahrt unter den Brücken, obschon bei diesen besonders das Hauptjoch in mehr als sonst nöthiger Weite, zur Durchfahrt verfertiget zu werden pfleget, sich selbst keiner geringen Gefahr aussetzen; so sollen, nach Maßgabe der unter dem 27. Junius 1767 geschöpften allerhöchsten Entschließung, sämmtliche Schiffmeister und Flößer, ihre doppelten Fahrzeuge und Flöße nicht über 7 Klafter in der Breite beladen und erweitern; die mit Brenn- oder Bauholz, Pflasterstein, Kohlen und dergleichen beladenen und halb beladenen Flöße aber, um damit den Hochenaufahrern leichter und sicherer auszuweichen, somit die Gefahr einer Beschädigung oder wohl gar eines Untergangs zu verhüten, nur zwei Baum Länge haben, und diese Länge von beiden Bäumen sich nicht über 16 bis 17 Klafter erstrecken. Die dawider Handelnden, sie mögen hier, oder anderer Orten betreten werden, sollen zum Erlage einer Geldstrafe von 50 Ducaten, ohne alle Rücksicht, verhalten werden.

Dreizehntens. Dafern ein oder anderer auf- und abfahrender Schiffmeister, irgendwo in dem Wasser liegende verborgene Stücke, auf welche die Fahrzeuge ohne Verschulden auffahren könnten, oder sonst an den Schiffmühlen etwas der Fahrt Hinderliches oder Schädliches, auch bei der Zuländung, Mangel an dem hinlänglichen Raume, andere Schiffe, oder eine anderweitige Gefahr in Ansehung der Haftstöcke beobachtete, soll derselbe allsogleich bei der Behörde die Anzeige machen, und letztere die ungesäumte Vorkehrung, unter schwerer Verantwortung, zu treffen gehalten sein. Zu welchem Ende

Vierzehntens: weiter verordnet wird, daß nach dem deutlichen Inhalte der unter dem 17. Februar 1540 und 6. Julius 1562 ergangenen

und in mehreren nachgefolgten Jahren wiederholten Generalien, alle, welche an der Donau und Traun, zu beiden Seiten, an dem Inn und Salzafluß aber diesseits, Gestade (Gestätten), Gründe und Auen besitzen, worauf große Stöcke, Stämme und rauhe Bäume stehen, die durch das Einreißen der Donau, zur unvermeidlichen Gefahr der Schiffahrt, unter Wasser gesetzt werden könnten, dergleichen große Stöcke, Stämme und rauhe Bäume, zur bequemen Jahreszeit auf eine gewisse Entfernung bei 12 Reichsthaler Strafe (von welchem Gelde die Hälfte dem Denunzianten, der diese Anzeige bei dem Wassergerichte macht, zuzuwenden ist), ausziehen, hinwegschleifen und aushacken lassen sollen.

Fünfzehntens. In Folge der schon öfters erlassenen Verordnungen soll auch keine Schiffmühle an anderen, als solchen Orten angeheftet werden, wo die Schiffahrt offenbar nicht gehindert, oder gefährlich gemacht wird. Uebrigens sind die bereits an den angewiesenen Orten befindlichen Schiffmühlen jederzeit im Frühjahre, mit starken eisernen Ketten, wohl befestiget, einzuhängen, und mit den angezogenen Streifbäumen gehörig zu versehen.

Sechzehntens. Bei den am Donaustrom liegenden Städten und Ortschaften, wo ausgemessene Ländungs-Gestade sind, sollen keine leeren Fahrzeuge geduldet, diese Ländungsplätze mit mehreren gut bestellten, tief eingegrabenen Haftstöcken besetzet, und wegen deren guter Erhaltung, in der nötigen Anzahl, von dem zum Wasseraufseher bestellten Beamten die emsige Obsorge und Nachsicht, bei schwerer Verantwortung, getragen, dann gleichfalls auf die dauerhafte Erhaltung der Hufschläge und Uferbeschläge, der zeitige Bedacht genommen werden, weil sonst öfters, bei hierin obwaltenden Gebrechen, ohne Verschulden der Schiffmeister, den sowohl befrachtet anländenden, als anderen dort stehenden Schiffen, großer Schaden zugefügt werden kann. Ueberhaupt aber wird, zu sicherer Erreichung dieser Absichten befohlen, daß

Siebenzehntens: künftig kein auf- oder abfahrender Schiffmeister, er möge reisende Personen, oder Frachtgüter und Waaren auf- und abführen, in allen hierländigen Städten und Ortschaften, wo Ab- und Anländungs-Stationen sind, eher vom Lande abstoßen, und in die weitere Fahrt sich setzen soll, bevor er sich nicht bei den in jedem Orte aufgestellten Mauth- und Wassergerichts-Aemtern, oder sonst bei der Behörde angemeldet hat, worauf von dieser eigene Beamten abzuordnen sind, welche gemäß dieser allerhöchsten Ordnung, wegen der Beschaffenheit des Schiffs und dessen Erfordernisse, wegen der angestellten Knechte, der Tauchung, der Breite der doppelten Fahrzeuge nachzusehen, bei Wahrnehmung eines

und anderen Gebrechens dem Schiffmeister abzufahren nicht zu gestatten, sondern denselben zu alsbaldiger Ersetzung der Mängel und Abhelfung der Gebrechen, bei wirklicher Einforderung der ausgesetzten Geldbuße, an der Stelle zu verhalten, im Weigerungsfalle aber, die ungesäumte Anzeige an die Ortsobrigkeit (welche den Mauthbeamten wider die Schiffmeister wirksamen Beistand, bei 100 Ducaten Pönfall, alsogleich leisten soll) zu Vorkehrung des Weiteren, zu machen haben werden. Schließlich, und

Achtzehntens: wird verordnet, daß alle Herrschaften, Städte und Kommunitäten, welche Ueberfuhrs-(Urfahr-)Gerechtigkeiten besitzen, und sich des Wasserfahrzeuges, zu Ueberschiffung der Leute und Waaren bedienen, auf die beständig gute Unterhaltung der zur Ueberfuhr benötigten Schiffe, Zillen und Plätten, eine sorgsame Nachsicht, bei 24 Reichsthaler Strafe alsogewiß tragen sollen, als im widrigen, da bei einer oder anderer Herrschaft, Stadt und Gemeinde, ein schadhaftes Fahrzeug im Wasser betreten, und nicht sogleich hergestellt (weswegen von den Kreishauptleuten die öftere Nachricht einzuziehen, und dessen Unterlassung dieser k. k. Landesregierung alsobald anzuzeigen sein wird) der hierauf mit 24 Reichsthaler gesetzte Pönfall schon dadurch verwirkt gehalten, und ohne Nachlaß eingefordert werden soll.

Man versieht sich demnach, daß die Vorschrift von den Schiffknechten, Schiffmeistern, Seßthalern und Nauführern und anderen Schiffleuten, genau werde nachgelebet, und von den Obrigkeiten in den Fällen der Uebertretungen jedes Mal ohne Verzug an das Kreisamt werde die Anzeige gemacht werden.

Verordnung der Regierung ob der Enns vom 7. April 1800.

---

## V.

## Ferman zur Sicherung der Schiffahrt auf der Donau.

(Mai 1815.)

Der Anschluß enthält den durch den k. k. Internuntius zur Sicherung der Oesterreichischen Donau-Schiffahrt bei der Ottomanischen Pforte ausgewirkten Ferman. Von dessen Inhalte sind alle Handelsleute, Schiffsmeister und Schiffseigentümer in die Kenntnis zu setzen, wobei denselben aber zugleich ausdrücklich zu bedeuten ist, daß sie alle über die Donau-Schiffahrt und Seeregelmäßigkeit bestehenden Vorschriften auf das genaueste beobachten, und daß sowohl sie selbst, als auch die Neusicherer

und Spediteur während der Fahrt sich alles Unterschleifs enthalten, dann für ihre unter Weges auf türkischem Gebiete freiwillig ausgeladenen Waaren die Entrichtung des traktatmäßigen Zolls nicht verweigern sollen, indem sie widrigenfalls die daraus entstehenden nachtheiligen Folgen nur sich allein zuzuschreiben haben würden.

Hofkanzlei-Dekret vom 30. Mai 1815, an die Nieder-Oesterreichische Regierung.

Beilage.

Uebersetzung eines an die Veziere und Oberbefehlshaber an dem Ufer der Donau sowohl, als an die Oberrichter, Richter, Mautner und sämmtliche Türkischen Behörden und Gerichtsbarkeiten erlassenen großherrlichen Fermans.

In Gemäßheit des 7. Artikel des zwischen der hohen Pforte und dem k. k. Hofe abgeschlossenen Handlungsvertrages sollen alle von den Oesterreichischen Staaten nach fremden, und von da zu Meer oder auf Flüssen mit k. k. Flagge wieder rückkehrenden deutschen Unterthanen und Kaufleute im ganzen ottomanischen Gebiete, und namentlich an den Küsten des schwarzen Sees von allen Abgaben frei sein, und auf ihrer Reise der vollkommensten Sicherheit genießen. Niemand darf sie zur Ausladung ihrer Waarengüter zwingen, und im Falle sie dieselben freiwillig ausladen, können sie zu keiner weitern, als der stipulirten Mautgebührs-Entrichtung verhalten werden. Doch dürfen ihre Kauffahrtzeuge nicht größer, als jene der russischen Unterthanen sein. Da aber die österreichischen Handelsleute und Kauffahrer einem Hofe angehören, dessen Verhältnisse mit der hohen Pforte fortwährend innig und freundschaftlich bestehen, und in diesem Anbetrachte vorzüglichen Beistand zur Förderung ihrer Geschäfte verdienen, ihre Fahrzeuge und Donauschiffe jedoch nicht für das schwarze Meer gebaut und dasselbe zu beschiffen meistens nicht geeignet sind, so ist ihnen auch gestattet, bei Annäherung an den Küsten des schwarzen Meeres mit ihren Waarengütern ungehindert jene Schiffe zu befrachten, die gewöhnlich die Fahrt auf jenem Meere unternehmen, ohne daß sie bei Ausladung und Uebertragung derselben zur Entrichtung von Mautgebühren verhalten, oder mit was immer für Forderungen belästiget werden dürfen. Aus dem klaren Sinne dieses Artikels folgt auch die billige Obliegenheit einer steten treuen Erfüllung dessen. Dennoch langen ununterbrochen Klagen ein, daß die von den Wiener Schiffmeistern und Eigentümern auf ihren, mit Kaufmannsgütern und inländischen Erzeugnissen beladenen Kellhammern nach den Ottomanischen Staaten gesendeten Bestellten und Handlungsagenten an den Oertern,

wo sie anlanden müssen, namentlich aber zu Belgrad, Viddin und Systow von Euch Bassen und Befehlshabern mit unbilligen Forderungen aller Orten beläftiget und beeinträchtet werden.

Der an der hohen Pforte residirende Internuntius und bevollmächtigte Minister Seiner Majestät des Kaisers und Padischahs von Oesterreich, Freiherr von Stürmer, hat sich dadurch veranlaßt gefunden, gestützt auf den oben angeführten Artikel, in einer offiziellen Note die Einstellung dieser unstatthaften Forderungen und ausgiebige Aushülfe so unziemlicher, den Oesterreichischen k. k. Unterthanen zugefügten Beeinträchtigungen zu verlangen; weshalb auch an die Divans-Kanzlei die betreffende gemessene Weisung zur Erstattung des gebührenden Gutachtens ergangen, welches in der Rückäußerung dahin lautet, daß im Falle die obgenannten Agenten, Bestellten und Handelsdiener Oesterreichisch-kaiserlicher Schiffmeister und Eigenthümer auf ihrer Fahrt keine Waarengüter ausladen, auch von denselben weder in Belgrad, Viddin oder Systow, noch irgend anders wo eine Abgabe oder Mautgebühr gefordert werden könne, und derlei unrechtmäßigen traktatwidrigen Bedrückungen des Handels allerdings durch einen eigens auszufertigenden Ferman zu steuern, erforderlich sei.

Es ergeht demnach an Euch sämmtliche Bassen, Befehlshaber, Richter und Obrigkeiten längs der Donau-Ufer dieser gemessene Befehl, den zwischen der hohen Ottomanischen Pforte und dem Oesterreichisch-kaiserlichen Hofe bestehenden freundschaftlichen Verhältnissen zu Folge, Euch die Erfüllung des Artikels des Handlungsvertrages bestens angelegen sein zu lassen, und die Oesterreichisch-kaiserlichen Donaufahrer, wenn dieselben unter Weges keine Waarengüter ausladen, mit keinen, was immer für unrechtmäßigen Forderungen zu beläftigen, Euch von jeder Beeinträchtigung wohl zu hüten, und jeden Anlaß zu neuen gegründeten Beschwerden möglichst zu vermeiden.

Gegeben in Unserer großherrlichen Residenz zu Constantinopel, in den ersten Tagen des Monats Rebiul Achyr 1230.

## VI.

## Ertheilung ausschließender Privilegien auf die Schiffahrt mit Dampfböten und die dabei zu beobachtenden Vorsichten.

(11. November 1817.)

Nachdem die unter dem 7. Julius 1813 in Gemäßheit einer höchsten Entschließung erlassene Bekanntmachung, daß demjenigen, der eine Erfindung, kraft welcher befrachtete Schiffe, ohne Anwendung von Zugvieh stromaufwärts fortgeschafft werden können, anzeigen, und die Ausführbarkeit praktisch darstellen würde, auf diese Erfindung ein derselben angemessenes ausschließendes Privilegium werde erteilt werden, sowie die hiernach über die vorgekommenen vielfältigen Gesuche und Anträge gleichförmig erlassenen Entscheidungen, wodurch demjenigen, welcher eine bestimmte Verfahrungsart, ohne Anwendung von Zugvieh stromaufwärts zu fahren, der erste praktisch ausführen wird, auf dieselbe ein ausschließendes Privilegium zugesichert wurde, bisher ohne allen Erfolg geblieben, insbesondere aber die in andern Staaten bereits mit Erfolg eingeführten Dampfböte in der Oesterreichischen Monarchie noch nicht in Ausführung gebracht worden sind; ferner in dem Anbetrachte, daß von einem ausschließenden Privilegium auf die Donaudampfschiffahrt in dem ganzen Umfange der Oesterreichischen Monarchie, worauf sonst gewöhnlich ausschließende Privilegien ertheilt werden, bei den vielen großen schiffbaren Flüssen und den verschiedenen Richtungen derselben, wegen der hiezu erforderlichen außerordentlichen Capitals-Kräfte weder ein einzelner Unternehmer, noch selbst eine größere Gesellschaft in der ganzen Ausdehnung dieses Rechtes Gebrauch machen könnte; endlich in Erwägung, daß das öffentliche Interesse und die Absicht der Staatsverwaltung, auf die so viel möglich schnelle und ausgedehnte Einführung der Dampfschiffahrt in allen Punkten der Monarchie gerichtet sein muß, haben Seine Majestät über das von der k. k. Commer;-Hofkommission erstattete Gutachten, folgende Bestimmungen zu erlassen geruhet:

### §. 1.

Die in der Bekanntmachung von 7. Julius 1813 enthaltene Bestimmung, daß derjenige, welcher mit einem befrachteten Schiffe ohne Anwendung von Zugvieh stromaufwärts gefahren sein wird, auf Dampfschiffe dieser Art ein angemessenes ausschließendes Privilegium erhalten

werde, ist zur Vermeidung aller Misdeutungen dahin zu verstehen: daß auf die Dampfschifffahrt ausschließende Privilegien nicht für den ganzen Umfang der Oesterreichischen Monarchie, sondern nach den einzelnen Hauptströmen, nebst ihren Seitenflüssen, oder nach bestimmten Richtungen der Seefahrt von einem Punkte der Monarchie zum anderen verliehen werden, worüber sich jedoch die näheren Bestimmungen erst aus den Gesuchen und Anträgen der sich meldenden Unternehmer ergeben können.

§. 2.

Derjenige, welcher ein solches Privilegium zu erhalten wünscht, hat nur nebst der Ausweisung seiner Eigenschaften und Verhältnisse, welche ihn zu einem solchen Unternehmen eignen, und der Anzeige des Umfanges, für welchen er das Privilegium anspricht, von dem Dampfschiffe, welches er herzustellen und zu gebrauchen Willens ist, ein getreues Modell, oder eine genaue Zeichnung nebst Beschreibung an die k. k. Commerz-Hofkommission, offen oder versiegelt, zu überreichen, wornach ihm, wenn gegen ihn keine gegründeten Bedenken eintreten, auf Dampfschiffe nach dem eingereichten Modelle, oder der vorgelegten Zeichnung, ein ausschließendes Privilegium für den angesuchten, oder einen bestimmten Umfang auf fünfzehn Jahre dauernd, und von dem Tage anfangend, an welchem er mit einem solchen, mit zweihundert Zentnern beladenen Schiffe ohne Anwendung von Menschen oder thierischen Kräften, die erste Fahrt stromaufwärts gemacht haben wird, unter den in dem §. 5 festgesetzten Bedingungen wird ausgefertiget werden.

§. 3.

Wenn zwei Competenten zugleich für Einen und denselben Umfang das ausschließende Privilegium ansuchen sollten, werden die von denselben eingelegten Zeichnungen oder Modelle verglichen werden, und für den Fall, daß sich aus diesem Vergleiche keine wesentliche Verschiedenheit zwischen den Verfahrensarten ergeben solle, wird höheren Ortes entschieden werden, welchem der Competenten auf den gewählten Umfang das ausschließende Privilegium in der hier bestimmten Art zu Theil werden soll.

§. 4.

Für jede in der Wesenheit verschiedene Verfahrungsart aber, diese wesentliche Verschiedenheit mag in der Construction der Schiffe oder der Dampfmaschine oder in ihrer Anwendung bestehen, kann auch auf den nämlichen Umfang ein ausschließendes Privilegium erlangt werden.

§. 5.

Derjenige, welcher auf solche Art mit einem ausschließenden Privilegium auf die Dampfschifffahrt für einen bestimmten Umfang betheilt wird, hat in diesem Umfange, und zwar auf dem Hauptstrome binnen Einem Jahre, auf jedem Seitenflusse aber binnen zwei Jahren, vom Tage der ihm über die Privilegiums-Verleihung gemachten Eröffnung an, zum wenigstens Ein Dampfschiff nach der von ihm angezeigten Art herzustellen, und in Anwendung zu bringen; widrigens das ihm ertheilte Privilegium als erloschen anzusehen ist, und die Staatsverwaltung wieder in das Recht tritt, für jene Wässer, in Hinsicht welcher die eben erwähnte Bedingung nicht in Erfüllung gebracht wurde einem andern, auch auf eine ganz gleiche Verfahrungsart, neuerdings das ausschließende Privilegium zu verleihen.

§. 6.

Wer ein ausschließendes Privilegium auf die Dampfschiffahrt erhalten hat, dem wird, wenn er die nötigen Dampfmaschinen und andere dazu gehörige Erfordernisse von dem Auslande zu beziehen hat, die Einfuhr derselben zollfrei gestattet. Eben so ist

§. 7.

das auf den Dampfschiffen sich befindende Brennmateriale, welches zur Betreibung der Dampfmaschine verwendet und nicht ausgeladen wird, von jeder Abgabe, welche allenfalls auf der Fahrt davon zu entrichten wäre, ganz befreit; jedoch erstreckt sich diese Befreiung nicht auch auf jenes Materiale, welches auf einem solchen Schiffe zum Verkaufe geführt und ausgeladen wird.

§. 8.

Zur Erlangung eines solchen ausschließenden Privilegiums auf die Dampfschiffahrt sind Ausländer ebenso wie Inländer geeignet. Damit jedoch sowohl das Publikum, als auch die Dampfschiffahrts-Unternehmer vor ähnlichen Unglücksfällen verwahrt werden, die in andern Staaten bei Anwendung der Dampfschiffe Statt gefunden haben, wird als unverbrüchliche Richtschnur festgesetzt:

§. 9.

Jedes hergestellte und zum Antritte der Reise in Bereitschaft stehende Dampfboot muß über die von den Unternehmern zu erstattende Anzeige,

rücksichtlich der Haltbarkeit der Maschine, untersucht werden. Diese Untersuchung hat darin zu bestehen: daß a) der Dampfkessel auf das Achtfache desjenigen Druckes, welcher der gewöhnlichen Wirkung der Dampfmaschine zugehört, probirt und nur der Kessel, welcher diese Probe besteht, er möge nun von Guß- oder geschlagenem Eisen, oder von Kupfer sein, obgleich letzterer vor ersterem den Vorzug verdient, für geeignet erkläret; und b) daß das Sicherheits-Ventil, welches sicher und leicht beweglich hergestellt sein muß, höchstens mit den sechsten Theile desjenigen Druckes, auf welchen der Kessel probirt worden ist, belastet werde; übrigens muß dieses Ventil nur demjenigen, welchem die Leitung der Maschine zusteht, oder dem Maschinen-Meister zugänglich, und dieser für die Regulirung desselben verantwortlich sein. An der Außenseite der Verschließung aber, in welcher sich das Sicherheits-Ventil befindet, oder an einem andern äußern Theile der Dampfmaschine muß in die Augen fallend eine Tafel mit der authentischen Angabe des Durchmessers des Ventils und des Gewichtes, mit welchem dasselbe nach dem Resultate der Untersuchung belastet sein kann, befestiget werden.

Jedem, der auf dem Schiffe sich befindet, steht eben deßwegen auch das Recht zu, sich von dem Maschinen-Meister das Ventil zeigen zu lassen, um sich von dem Stande seiner Belastung selbst zu überzeugen, deren Ueberschreitung als eine schwere Polizei-Uebertretung bestraft werden wird.

§. 10.

Diese Untersuchung und Probirung des Dampfkessels ist jährlich vor der ersten Fahrt nach dem Winter zu wiederholen.

§. 11.

Zur Sicherung für jenen Fall, wo selbst das Ventil durch irgend einen Zufall gehörig zu wirken gehindert sein sollte, muß bei den Maschinen mit hohem Drucke (high pressure engines) in dem Boden des Dampfkessels oder innerhalb des Wasserspiegels desselben, oder in einem andern Theile, in welchem die Dämpfe frei von dem Kessel communiziren, ein mit einem Stempel zu versehender Zapfen einer Metall-Mischung aus Blei, Zinn und Wismut eingenietet werden, welcher bei jener Temperatur schmilzt, die jener Expansiv-Kraft der Dämpfe zugehöret, die den dritten Theil des ganzen Druckes, auf welchen der Kessel probirt worden ist, ausmacht. Nach diesen unter §. 9 und 11 angegebenen Vorsichten muß also, wenn z. B. die Dämpfe der Maschine mit einer Expansiv-Kraft von drei Atmosphären wirken sollten, die Stärke des Kessels auf viernud-

zwanzig Atmosphären probirt, das Sicherheits-Ventil auf die höchste Belastung von vier Atmosphären eingerichtet, und die Schmelzbarkeit der einzunietenden Metallmischung auf eine Temperatur bestimmt werden, welche einer Expansiv-Kraft der Dämpfe von acht Atmosphären entspricht. Endlich wird noch

§. 12.

außer diesen aus technischen Grundsätzen sich ergebenden Sicherheits-maßregeln, bei Anwendung der Dampfschiffahrt in politischer und polizeilicher Hinsicht festgesetzt: daß derjenige, welcher ein ausschließendes Privilegium auf die Dampfschiffahrt erhält, gehalten sein soll, sich jederzeit vor der Abfahrt auszuweisen, daß jedes Dampfboot mit einem mit der Leitung der Dampfmaschine vollkommen vertrauten Maschinen-Meister bestellt sei, und das Schiff selbst von einem der Schiffahrt kundigen, ganz geeigneten Individuum geführt werde.

Commerz-Hofcommissions-Decret vom 11. November 1817, an sämmtliche Länderstellen.

Kundgemacht in Nieder-Oesterreich, am 22.; in Böhmen, am 29.; im Küstenlande, am 30. November; in Galizien, am 16. Dezember 1817.

---

VII.

## Wegen des für mehrere Bewerber zugleich zu ertheilenden Privilegiums zur Schiffahrt mit Dampfschiffen.

(13. April 1818)

Da mehrere Personen zugleich das ausschließende Privilegium zur Dampfschiffahrt auf der Donau und auf ihren Nebenflüssen angesucht, und einige derselben auch bereits den Bau eines Dampfschiffes unternommen haben, und der vollständigen Ausführung ihrer Unternehmung nahe sind, folglich hier der in dem dritten Paragraphe des Cirkulares vom 22. November v. J., über die bei der Einführung der Dampfboote in den Oesterreichischen Staaten zu beobachtenden Grundsätze angedeutete Fall eintritt; so ist mit höchster Genehmigung Sr. Majestät beschlossen worden: daß zur Dampfschiffahrt auf der Donau, von ihrem Einflusse aus Bayern bis zu ihrem Ausflusse nach Serbien, und auf allen in dieselbe einmündenden Flüssen ein ausschließendes Privilegium auf die Dauer von fünfzehn Jahren in der Art verliehen werden soll, daß an demselben alle jene Unternehmer, welche bis

letzten Oktober 1818 auf der Donau mit einem Dampfschiffe, unter genauer Beobachtung der in dem erwähnten Circulare vorgeschriebenen Bedingungen und Vorsichten, eine Probefahrt von Preßburg bis Wien, oder von Wien bis Krems, oder auf einer andern ähnlichen Strecke befriedigend vornehmen werden, dergestalt Theil zu nehmen haben, daß sie unter sich gleichen Antheil an diesem Privilegium und gleiche Rechte genießen, jeden anderen Unternehmer aber, welcher erst nach Verlauf des oben festgesetzten Termines ein Dampfboot auf der Donau herstellen wollte, auf die Dauer des Privilegiums ausschließen.

Obschon hiernach an diesem ausschließenden Privilegium alle jene, welche in der festgesetzten Zeit die vorgeschriebene Probefahrt auf der Donau werden vorgenommen haben, gleichen Antheil erhalten, wenn auch zwei oder mehrere derselben sich der nämlichen, oder einer in der Wesenheit nicht verschiedenen Verfahrungsart bedienen; so bleibt es doch jedem Theilnehmer an diesem Privilegium unbenommen, auf neu erfundene Vorrichtungen und Verbesserungen an der Dampfmaschine oder an dem Mechanismus des Schiffes, welche sein Dampfboot von den übrigen Dampfbooten wesentlich unterscheiden, insbesondere ein ausschließendes Privilegium anzusprechen, welches dann auch die übrigen Theilnehmer von der Anwendung dieser Vorrichtungen oder Verbesserungen ausschließen würde. Das in dem fünften Paragraphe des obgedachten Circulares der Staatsverwaltung vorbehaltene Recht aber, das Privilegium zur Dampfschiffahrt für jene Gewässer neuerdings zu verleihen, auf welchen binnen der festgesetzten Zeit nicht wenigstens ein Dampfschiff hergestellt wird, tritt nach der gegenwärtigen Anordnung in Hinsicht eines jeden Seitenflusses der Donau nur dann ein, wenn von keinem derjenigen, welcher wegen innerhalb der vorgeschriebenen Zeit bis Ende Oktober d. J. abgelegten Probefahrt auf dem Hauptstrome ein ausschließendes Privilegium erhalten, und dasselbe auch wirklich ausgeübt hat, ein Dampfschiff auf den Seitenflüssen binnen zwei Jahren hergestellt wurde; weil, in so lange einer von diesen vorhanden ist, welcher die gegenwärtige gesetzliche Bestimmung in Aufstellung eines Dampfbootes erfüllet hat, die specielle Unterlassung der Aufstellung eines Dampfbootes von Seite der übrigen ihm allein zu Guten kommt und die Staats-Verwaltung erst dann in das neue Verleihungsrecht eintritt, wenn gar

keiner von ihnen in der vorgeschriebenen Zeit der gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmung nachgekommen ist.

Commerz-Hofcommissions-Dekret vom 13. April 1818, an sämmtliche Länderstellen.

Kundgemacht in Nieder-Oesterreich am 24. April; in Galizien am 6.; in Mähren und Schlesien am 7.; in Böhmen am 11. Mai 1818.

---

## VIII.

## Convention zwischen Oesterreich und Rußland in Betreff der Donau-Schiffahrt.

(Juli 1840.)

### Artikel I.

Die Schiffahrt auf dem ganzen Donau-Strome, sowohl von dem Punkte an, wo er das Russische Gebiet berührt, bis zu seinem Ausflusse ins schwarze Meer, als auf der ganzen Strecke, wo er die Staaten Sr. kaiserlich-königlich apostolischen Majestät bespült, soll, sowohl auf- als abwärts, gänzlich frei sein; sie soll in Bezug auf den Handel Niemand verwehrt, keiner Hemmung noch irgend einem Zoll unterworfen werden können, und es sollen für diese Schiffahrt keine andern Gebühren, als die weiter unten festgesetzten entrichtet werden.

### Artikel II.

Die Oesterreichischen Handelsfahrzeuge, sowie die einer jeden andern Nation, die das Recht hat, im schwarzen Meere zu schiffen, und die mit Rußland in Frieden ist, können frei in die schiffbaren Mündungen der Donau einlaufen, diesen Strom auf- und abwärts befahren, und aus demselben auslaufen, ohne deshalb irgend einer Zoll- oder Durchfahrtsabgabe außer den unten erwähnten Gebühren unterworfen zu sein.

Auf gleiche Weise können die Russischen Handelsfahrzeuge die Donau auf der ganzen Strecke, wo sie die Staaten Sr. kaiserlich-königlich apostolischen Majestät bespült, frei auf- und abwärts befahren, ohne deshalb irgend einer Gebühr zu unterliegen.

### Artikel III.

Die Oesterreichischen Schiffe und Fahrzeuge, die auf der Donau fahren, sollen das Recht haben, längs des Stromes und auf dem ganzen Umfange der Inseln St. Georg, Leté und Tschatal sich stromaufwärts

ziehen zu lassen (se faire haler), wenn sie den von der kaiserlich Russischen Regierung auf beiden Ufern angelegten Leinpfaden nach Erfordernis der, in Gemäßheit der Quarantaine-Vorschriften, getroffenen Sanitäts-Vorsichtsmaßregeln folgen, wobei übrigens die Aufsicht, welche diese Maßregeln erheischen, der Schiffahrt kein Hemmnis in den Weg legen darf.

Was insonderheit das Schiffziehen längs des Quais der Stadt Reni anlangt, so werden die beiden hohen contrahirenden Theile gemeinschaftlich auf die zu ergreifenden Mittel denken, um dieses Schiffziehen ausführbar zu machen, ohne die Aufrechthaltung der Sanitäts-Vorschriften, und den Stand der freien Pratica der Stadt Reni zu gefährden.

## Artikel IV.

Die Oesterreichischen Fahrzeuge werden weder bei ihrer Einfahrt in die Mündung der Donau, noch bei ihrer Ausfahrt irgend einer Untersuchung unterliegen. Sie dürfen bei ihrer Einfahrt in die Mündung von Sulina nur so lange aufgehalten werden, als nöthig ist, damit sich der Offizier des Wachtschiffes die Schiffspapiere vorzeigen lassen kann. Sobald sie diese Formalität erfüllt und den Sanitäts-Vorschriften Genüge geleistet haben, soll ihnen gestattet sein, ihre Fahrt fortzusetzen, ohne daß sie länger in diesem Orte aufgehalten werden können.

Die nämlichen Erleichterungen sollen den Russischen Schiffen und Fahrzeugen gewährt sein, die auf demjenigen Theile der Donau fahren, welcher die Staaten Sr. kaiserl. königl. apostol. Majestät bespült oder durchströmt.

## Artikel V.

Die kaiserl. Russische Regierung verpflichtet sich, sobald als möglich die erforderlichen Arbeiten beginnen zu lassen, um den Fortschritten der Versandung der Sulina-Mündung Einhalt zu thun, und diesen Paß dergestalt fahrbar zu machen, daß er der Schiffahrt kein Hindernis mehr in den Weg legen kann.

Diese Arbeiten sollen so oft, als es für nöthig erachtet wird, und die Jahreszeit und das Wetter es erlauben, wieder aufgenommen und fortgesetzt werden, um eine neue Versandung in besagter Sulina-Mündung zu verhindern.

## Artikel VI.

Die kaiserl. Russische Regierung verpflichtet sich ferner, in möglichst kurzer Frist einen Leuchtthurm auf der angemessensten Stelle an der Sulina-Mündung errichten und auf selbem ein Leuchtfeuer, nach den besten gegen-

wärtig befolgten Prinzipien, mit starken Reflektoren unterhalten zu lassen. Dieses Leuchtfeuer soll regelmäßig jedes Jahr am 1. März neuen Stils angezündet werden und bis zum Monat Dezember brennen.

## Artikel VII.

Um zu den Kosten der im Artikel V stipulirten Reinigungs- und Unterhaltungs-Arbeiten, sowie zu den Ausgaben, welche die Erbauung und der Unterhalt des Leuchtthurmes, der gleichfalls im gemeinsamen Interesse der Schiffahrt der beiden Reiche errichtet wird, erheischen, beizutragen, werden die mit Ladung oder Ballast durch die Sulina-Mündung fahrenden Oesterreichischen Schiffe ein für alle Mal für die Ein- und Ausfahrt, die nachstehenden fest und unabänderlich stipulirten Gebühren entrichten, nämlich für Reinigungskosten

die Schiffe mit zwei Masten, zwei spanische Piaster oder Talaris;
die Schiffe mit drei Masten, drei spanische Piaster oder Talaris;
die Dampfschiffe ohne Unterschied, drei spanische Piaster oder Talaris.

Als Leuchtthurmsgebühr werden alle Oesterreichischen Schiffe, ohne Unterschied der Größe und des Tonnengehalts, einen Talari oder spanischen Piaster bezahlen.

Beide Gebühren werden blos beim Auslaufen der Schiffe aus der Donau-Mündung und nicht bei ihrem Einlaufen erhoben, damit die Schiffe dort nicht aufgehalten werden und den günstigen Wind benützen können, um ohne Zeitverlust den Strom aufwärts zu fahren.

Die Erhebung der Gebühren für die Reinigung soll von dem Zeitpunkte an Statt finden, an welchem die diesfallsigen Arbeiten begonnen haben werden. Jedoch würde jedes Oesterreichische Fahrzeug, das, vom Jahre 1842 an, sich in der Nothwendigkeit befinden dürfte, Leuchtschiffe zur Einfahrt in die Donau oder zur Ausfahrt aus derselben zu gebrauchen, dadurch ipso facto von der Reinigungsgebühr befreit sein.

Die Leuchtthurms-Gebühr soll von dem Augenblicke an, wo das Leuchtfeuer angezündet wird, entrichtet werden.

## Artikel VIII.

Um den Handelsverkehr zwischen den längs der Donau liegenden Ländern mit den russischen Häfen des schwarzen Meeres noch mehr zu erleichtern, willigt die kaiserl. Russische Regierung ein, die Oesterreichische Donau-Dampfschiffahrt, in Bezug auf die Sanitäts-Vorsichtsmaßregeln, auf gleichen Fuß zu stellen mit der Dampfschiffahrt des schwarzen Meeres durch die Dardanellen, indem sie gestattet, daß die von Wien oder aus

Ungarn an Bord Oesterreichischer Dampfschiffe auf der Donau versendeten Waaren zu Odessa oder in den andern Russischen Häfen, gleich denen, die aus Triest, aus Livorno oder aus andern Häfen des mittelländischen Meeres kommen, behandelt werden, so oft diese Waaren und die Packete oder Ballen, welche sie enthalten, mit dem Siegel der Russischen Botschaft zu Wien oder dem Siegel des Russischen Consulats zu Orsova versehen sind.

Artikel IX.

Indem die beiden hohen contrahirenden Theile solchergestalt die Aufrechthaltung des Grundsatzes der freien Donauschiffahrt als permanent anerkennen, sind sie übereingekommen, daß die Stipulationen der gegenwärtigen Convention während des Zeitraumes von zehn Jahren, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen an gerechnet, in Kraft bleiben und ihre volle und gänzliche Wirkung haben sollen.

Artikel X.

Gegenwärtige Convention soll ratifizirt und die Ratificationen sollen binnen zwei Monaten, oder früher, wenn es sein kann, in St. Petersburg ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die gegenwärtige Convention unterzeichnet und selber ihr Insiegel beigedruckt.

So geschehen zu St. Petersburg den 25/13. Julius im Jahre des Heils 1840.

---

IX.

## Schiffahrtsvertrag zwischen Oesterreich und Bayern,

abgeschlossen zu Wien am 2. November 1851, und daselbst in den Ratificationen ausgewechselt am 14. Mai 1852.

Artikel 1.

Die Schiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen soll von den Punkten, wo dieser Strom und seine Nebenflüsse schiffbar werden, durch das ganze Gebiet der contrahirenden Staaten für Schiffe aller Nationen frei sein.

Zu der Schiffahrt aus einem der contrahirenden Staaten in den anderen sind gegenseitig nur die contrahirenden Staaten berechtiget, doch soll fremden Schiffen, die in der Fahrt aus einem jenseits des Flußgebietes der contrahirenden Staaten gelegenen Orte, oder auf der Rück-

fahrt dahin begriffen sind, gestattet sein, auch Güter von dem einen dieser Staaten in den anderen zu verbringen.

Jedem der contrahirenden Staaten steht es frei, die Binnenschiffahrt, d. i. die Befugniß zur Beförderung von Personen und Waaren von einem Uferplatze seines Gebietes nach einem anderen Uferplatze desselben Gebietes, auf seine eigenen Unterthanen zu beschränken, doch dürfen Schiffe eines der contrahirenden Staaten, wenn sie gelegentlich größerer, vom eigenen Lande aus oder dahin zurückgehender Fahrten, das Gebiet des anderen Staates ganz oder theilweise durchfahren, in der Richtung ihrer Fahrt auch zwischen den Uferplätzen dieses letzteren Gebietes Personen und Waaren befördern.

## Artikel 2.

Alle ausschließlichen Berechtigungen, Schiffahrt auf den genannten Flüssen und Strömen zu treiben, sowie alle wie immer gearteten Begünstigungen, welche Schiffergilden oder anderen Körperschaften und Personen bisher eingeräumt waren, sind hiemit gänzlich aufgehoben, und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemandem ertheilt werden.

Auf das Postregal, sowie auf die Fähren und anderen Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zu dem gegenüber liegenden, beziehen sich die gegenwärtigen Bestimmungen nicht.

## Artikel 3.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich, einverständlich gleichförmige Vorschriften für Ausübung der Schiffahrt und die Handhabung der Strompolizei auf Grundlage der in diesen Beziehungen bereits bestehenden Anordnungen und mit Berücksichtigung der auf anderen deutschen Strömen durch Uebereinkunft festgestellten Grundsätze zu erlassen.

## Artikel 4.

Alle bisher an den genannten Strömen und Flüssen bestandenen Stapel-, Niederlags-, Umschlags- und Vorkaufsrechte sind hierdurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus diesem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages zuwider, gegen seinen Willen aus- oder einzuladen oder eine bestimmte Zeit an einem Orte zu verweilen.

Artikel 5.

Die Ausübung der Schiffahrt auf den genannten Strömen und Flüssen innerhalb der als frei erklärten Strecken ist einem Jeden gestattet, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit hiezu die Erlaubniß erhalten hat; es werden hierüber nähere Anordnungen vereinbart werden.

Artikel 6.

Reisefahrten zwischen den Kaufleuten und Schiffern einer oder mehrerer Uferstädte können nur unter solchen Bedingungen gestattet werden, welche zur Verhinderung des Entstehens eines der freien Schiffahrt hinderlichen Monopols geeignet sind.

Artikel 7.

Auf der Donau von der bayerisch-württembergischen Grenze bis Ungarn, sowie auf den schiffbaren Nebenflüssen dieser Stromstrecke werden sämmtliche bisher bestandene Wasserzölle, sowie alle anderen unter was immer für Namen bekannten Abgaben, womit die Schiffahrt belastet war, sodann von einem noch näher zu vereinbarenden Termine an, die an einigen Orten noch bestehenden Communalzölle aufgehoben.

Die österreichische Regierung wird die Schiffahrts-Gebühren auf der Donaustrecke vom Eintritte nach Ungarn bis zum Austritte in die Türkei, sowie auf den, in diese Donaustrecke einmündenden Nebenflüssen alsbald einer Regulirung in dem Sinne unterziehen, daß dieselben thunlichst vereinfacht und ermäßigt, auf einige wenige Einhebungspunkte beschränkt, und gleichmäßig ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffers, des Schiffes und der Ladung und auf die Bestimmung der letzteren erhoben werden.

Artikel 8.

Unter den im vorhergehenden Artikel erwähnten Abgaben sind nicht begriffen:

a) die eigentlichen Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben, welche von den Schiffen und Waaren nach den allgemeinen Zollgesetzen zu entrichten sind. Sollte jedoch eine Waare den ganzen Weg durch das Staatsgebiet auf der Wasserstraße zurücklegen, so ist sie vom Durchgangszolle frei;

b) die Verbrauchsabgaben (Verzehrungssteuern und Verzehrungssteuerzuschläge), welche für die in den Gebrauch übergehenden Gegenstände im ganzen Lande oder an einzelnen Orten zu entrichten sind, unter der Bedingung, daß die von einem anderen Lande oder beziehungsweise

von einem anderen Orte herkommenden Gegenstände nicht höher belegt werden, als die im Lande selbst erzeugten;

c) die Gebühren für Benützung gewisser öffentlicher Anstalten, z. B. für Krahnen, Waagen, Bohlwerke, Niederlagen, dann jene für geleistete Arbeiten, z. B. für Schleusen- und Brückenöffnung, Niederlegung von Mastbäumen, Lootsen- und Steuermannsdienste. Doch sind diese Gebühren ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffers, des Schiffes oder der Ladung gleichmäßig nach bestimmten, öffentlich kundgemachten Tarifen und nur für wirklich benützte Anstalten und wirklich geleistete Arbeiten einzuheben, für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art über das gegenwärtige Ausmaß nicht zu erhöhen und bei neu errichteten nicht höher zu bestimmen, als zur Deckung der Zinsen des Anlagecapitales und der Unterhaltungskosten erforderlich ist;

d) die Regulirung der Canalgebühren bleibt jeder Regierung überlassen. Es sollen jedoch auch diese Gebühren nicht höher sein, als zum Ersatze der Zinsen des Anlagecapitales und der Unterhaltungskosten nothwendig ist.

## Artikel 9.

Jeder Schiffsinhaber oder Führer ist gehalten, bei Ueberschreitung der Zollgrenze einer der contrahirenden Staaten der hiezu bestimmten Behörde ein Schiffsmanifest zu übergeben.

Dort, wo eine, die gesammte Schiffsladung umfassende Zolldeclaration vorgeschrieben ist, vertritt dieselbe die Stelle des Schiffsmanifestes.

Die näheren Vorschriften hierüber, sowie über ein erleichtertes Zollverfahren bei Schiffen unter Raumverschluß werden im gemeinsamen Einverständnisse erlassen werden.

## Artikel 10.

Zur Handhabung der Schiffahrtsordnung und der Flußpolizei-Vorschriften, sowie zur Aburtheilung der sich ergebenden Contraventionen wird in den contrahirenden Staaten die erforderliche Anzahl von Flußpolizeigerichten bestellt, und deren Wirkungskreis, Verfahren und die Rechtswirkung ihrer Entscheidungen näher normirt werden.

## Artikel 11.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich, ihren Zoll- und Polizeibehörden die Weisung zu ertheilen, den Beamten des andern Staates bei den zur Handhabung der Flußpolizei nöthigen amtlichen Verrichtungen gegenseitig in aller Weise behilflich zu sein, auch auf Verlangen die Ergeb-

nisse eingeleiteter Untersuchungen und überhaupt jede andere gewünschte Auskunft bereitwilligst zu ertheilen.

## Artikel 12.

Die contrahirenden Staaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall nach Maßgabe des Bedürfnisses der Schiffahrt hergestellt, in guten Stand gesetzt und darin erhalten werde.

Sie verbinden sich ferner, jeder in den Grenzen seines Gebietes, die im Fahrwasser sich befindenden Hindernisse der Schiffahrt auf ihre Kosten wegräumen, und jedesmal, bis dieses geschehen, die im Fahrwasser oder in dessen Nähe befindlichen, der Schiffahrt gefährlichen Steine, Bäume ꝛc. mit Warnungszeichen versehen zu lassen, auch keine, die Sicherheit der Schiffahrt gefährdenden Strom- oder Uferbauten zu gestatten.

Ueber oder auf den vorhandenen Brücken werden dort, wo Segelschiffe vorzukommen pflegen, Vorkehrungen, um die Handhabung der Masten zu erleichtern, getroffen.

Es wird auch kräftigst Sorge getragen werden, daß durch Mühlen und andere Trieb- und Räderwerke, durch Hinabrollen von Blöcken aus den Steinbrüchen und Lagerung des Abraumes hart am Ufer eine Hemmung und Erschwerung der Schiffahrt nicht verursacht werde.

Die Anlegung von Landungs- und Ladeplätzen und schützenden Winterhäfen soll nach Bedürfniß befördert werden.

An denjenigen Flußstrecken, welche zwischen den contrahirenden Staaten die Grenze bilden, sollen Uferbauten und Stromwerke nur im gemeinsamen Einverständnisse angelegt, und zu diesem Ende die hierauf bezüglichen Pläne der anderen betheiligten Regierung mitgetheilt werden. Diese Mittheilung liegt in Bayern den Kreisregierungen, in Oesterreich den Kreispräsidenten oder den Kreisregierungen und wo diese nicht bestehen, den Statthaltereien ob.

Die Zustimmung zu den beabsichtigten Anlagen wird als gegeben erachtet, wenn vom Tage der Zustellung der betreffenden Pläne an, sechs Wochen verflossen sind, ohne daß eine Rückäußerung erfolgt ist. — Die in Beziehung auf gemeinschaftliche Bauten oder Beitragsleistungen zu den Herstellungen auf einzelnen Flüssen und Flußstrecken bestehenden Verträge und Observanzen bleiben in Kraft.

## Artikel 13.

Sogleich nach Abschluß des gegenwärtigen Vertrages wird eine Commission von Sachverständigen niedergesetzt werden, welche die Donau

auf der Strecke von der bayerisch-württembergischen Grenze bis Wien, dann den Inn und die Salzach auf der Strecke von Kufstein und Hallein bis zu ihrer Einmündung befahren, und das, was zur Herstellung und Erhaltung der geregelten Schiffahrt zu geschehen hat, erheben und unter Hervorhebung der Reihenfolge der Arbeiten mit Hinsicht auf ihren Zusammenhang und ihre größere oder geringere Dringlichkeit bezeichnen wird.

Auf Grund des Gutachtens dieser Commission wird eine weitere Verständigung der contrahirenden Staaten über die zu übernehmenden Arbeiten und die Zeit ihrer Vollendung erfolgen.

Nach drei Jahren, vom Zeitpunkte dieser Verständigung angefangen, oder wenn es sich als nöthig erweisen sollte, noch früher, wird eine neuerliche Befahrung der erwähnten Strom- und Flußstrecken erfolgen, ihre Beschaffenheit, die Wirkung der zu ihrer Verbesserung getroffenen Maßregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäßigen Schiffahrt zu untersuchen und festzustellen.

Diese Befahrung wird auch später von drei zu drei Jahren wiederholt werden.

Längstens sechs Monate nach dieser periodischen Befahrung wird dann jedesmal in Wien eine Revisions-Commission sich vereinigen, zu welcher jeder der contrahirenden Staaten einen Bevollmächtigten delegirt, um sich von der vollständigen Beobachtung des Vertrages zu überzeugen, Beschwerden abzustellen und neuere Erleichterungen für den Handel und Schiffahrt zu berathen.

Die Anträge der Commissionen unterliegen der Genehmigung der betreffenden Regierung.

## Artikel 14.

Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell wie möglich getroffen werden.

Zu diesem Ende werden die Localbehörden mit den nöthigen allgemeinen Instructionen versehen, und die bereits bestehenden Verordnungen erneuert werden. Sollte irgendwo an den genannten Strömen und Flüssen ein Strandrecht ausgeübt werden, so wird solches für immer aufgehoben.

## Artikel 15.

Unter den Nebenflüssen der Donau sind im gegenwärtigen Vertrage sowohl die natürlichen, als die künstlichen Wasserstraßen zu ver-

stehen, welche sei es unmittelbar oder mittelbar in diesen Strom oder in einen seiner Nebenflüsse gelangen.

Ebenso ist im gegenwärtigen Vertrage unter Schiffahrt auch die Floßfahrt begriffen.

Artikel 16.

Die königlich württembergische Regierung wird alsbald nach Auswechslung der Ratificationen zu dem Beitritte zum gegenwärtigen Vertrage eingeladen werden.

Artikel 17.

Der gegenwärtige Vertrag soll alsbald von jeder Seite zur Allerhöchsten Ratification vorgelegt und die Auswechslung der Ratifications-Urkunden längstens innerhalb vier Wochen vom heutigen Tage an, zu Wien vollzogen werden.

So geschehen zu Wien am zweiten Dezember des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und eins.

(L. S.) F. Schwarzenberg m. p., F. M. L.
(L. S.) A. Baumgartner m. p.
(L. S.) Graf von Lerchenfeld m. p.

---

## Separat-Artikel.

(Zu Artikel 2 des Vertrages.)

In Bezug auf die Ausübung der Dampfschiffahrt auf der Donau hat sich die kaiserliche Regierung mit Rücksicht auf den thatsächlichen Umstand, daß in Oesterreich der bestehenden Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein besonderes Allerhöchstes Privilegium verliehen und Schutz gegen fremde Concurrenz bis zum 17. September 1880 zugesichert worden ist, und daß die eigenthümlichen Verkehrsverhältnisse nicht gestatten, hierin schon jetzt eine Aenderung eintreten zu lassen, vorbehalten, der Ausführung der Bestimmungen des Artikels 2 Anstand zu geben.

So lange diese Ausnahme besteht, wird sich von der königlich bayerischen Regierung in Beziehung auf den Verkehr der österreichischen Dampfschiffe auf den bayerischen Stromstrecken die Reciprocität vorbehalten. Vorläufig soll es den dermal bestehenden beiderseitigen Dampfschiffahrts-Anstalten überlassen bleiben, durch Uebereinkunft unter sich über die Ausdehnung des Betriebes der Dampfschiffahrt auf die dem

Gebiete des andern Uferstaates angehörigen Theile des Flusses sich zu verständigen.

Ein solches Uebereinkommen soll sofort unter Mitwirkung der beiden Regierungen eingeleitet und hiebei dahin getrachtet werden, daß der bayerischen Dampfschiffahrt die freie Befahrung der österreichischen Donau bis Wien gegen das gleichmäßige Zugeständniß der freien Befahrung der bayerischen Donau und ihrer Nebenflüsse durch die österreichische privilegirte Gesellschaft gestattet werde.

Die kaiserlich-königliche österreichische Regierung verpflichtet sich, das genannte Privilegium und die Zusicherung des Schutzes gegen fremde Concurrenz, wenn hierin nicht schon früher eine Modification sollte erzielt werden können, jedenfalls nicht über den Termin vom 17. September 1880 auszudehnen.

(Zu Artikel 7 des Vertrages.)

Der Termin, von welchem an alle diejenigen Schiffahrts-Abgaben aufzuhören haben, die zur Zeit von Communen oder sonstigen Privatberechtigten auf der Donaustrecke von der Grenze zwischen Bayern und Württemberg bis Ungarn und auf den, in diese Stromstrecke einmündenden Nebenflüssen noch erhoben werden und deren Ablösung in Folge dieser Uebereinkunft von dem betreffenden Staate zu bewirken ist, wird auf das Ende des Jahres 1855 festgesetzt.

(Zu Artikel 16 des Vertrages.)

Oesterreich übernimmt die Verpflichtung, bei den Staaten, von denen die Schiffahrt auf der unteren Donau, außerhalb des Bereiches der österreichischen Staaten und deren Nebenflüssen abhängt, dahin zu wirken, daß den Waaren und Schiffen, welche von der oberen, nicht österreichischen Donau und ihren Nebenflüssen kommen, bei ihrer Fahrt auf der erwähnten Strecke der unteren Donau und bis ins Meer dieselben Begünstigungen eingeräumt werden, welche die österreichischen Waaren und Schiffe genießen. Es wird ermächtiget, mit den genannten Staaten deshalb in Unterhandlung zu treten und mit ihnen die betreffenden Erklärungen zu vereinbaren.

Die vorstehenden Separat-Artikel sollen ebenso giltig sein, als wenn sie Wort für Wort in dem heute unterzeichneten Hauptvertrag eingerückt wären, auch sollen sie zu gleicher Zeit mit demselben ratifizirt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diesen Akt unterzeichnet und ihm ihre Insiegel beigedrückt.

So geschehen zu Wien am zweiten Dezember des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und eins.

(L. S.) F. Schwarzenberg m. p., F. M. L.
(L. S.) A. Baumgartner m. p.
(L. S.) Graf von Lerchenfeld m. p.

---

X.

## Verordnung des Handelsministeriums vom 4. Jänner 1855,

wodurch in Folge der Allerh. Entschließungen vom 20. October und 23. Dezember 1854 neue Bestimmungen über den Betrieb der Dampfschiffahrt auf den Landseen, Strömen und Flüssen, mit Einschluß aller binnenländischen Gränzgewässer des österreichischen Kaiserstaates vorgeschrieben werden.

In Folge Allerhöchster Entschließungen vom 20. October und vom 23. Dezember 1854 werden über den Betrieb der Dampfschiffahrt auf den Landseen, Strömen und Flüssen, mit Einschluß aller binnenländischen Gränzgewässer des österreichischen Kaiserstaates, folgende Bestimmungen getroffen:

§. 1.

Die mit den Allerhöchsten Entschließungen vom 20. Juni 1813 und 6. November 1817 erlassenen Vorschriften wegen Ertheilung von Privilegien zum Betriebe der Dampfschiffahrt, welche mit der Allerhöchsten Entschließung von 28. Jänner 1834 in Beziehung auf die See bereits aufgehoben worden sind, werden nunmehr auch hinsichtlich der Befahrung der Landseen, Ströme und Flüsse außer Wirksamkeit gesetzt.

Die Ertheilung ausschließender Privilegien zum Betriebe der Dampfschiffahrt für bestimmte Gewässer oder nach bestimmten Richtungen findet sonach nicht mehr statt.

§. 2.

Jede Schiffahrtsunternehmung mit Dampfschiffen zum Transporte von Personen oder Gütern auf den gedachten Gewässern des österreichischen Kaiserstaates bedarf einer behördlichen Bewilligung, und diese kann nur an vollkommen vertrauenswürdige und den Besitz der nöthigen Mittel zum aufrechten Betriebe der Unternehmung glaubwürdig nachweisende Personen verliehen werden.

§. 3.

Die Ertheilung dieser Bewilligung steht, wenn das Gewässer, dessen Befahrung die Unternehmung bezweckt, das Verwaltungsgebiet einer einzigen politischen Landesstelle (Statthalterei, Statthalterei-Abtheilung, Landesregierung) durchströmt oder berührt dieser Behörde zu.

Wenn hingegen das Gewässer, dessen Befahrung die Unternehmung bezweckt, das Verwaltungsgebiet einer zweiten oder mehrerer Landesstellen durchströmt oder berührt, so ist die Ertheilung der fraglichen Bewilligung dem Handelsministerium vorbehalten.

In dem Einschreiten um die Bewilligung ist der Ort des Verwaltungsgebietes, in welchem beabsichtigt wird, den ordentlichen Standort der Geschäftsleitung zu bestimmen, stets ausdrücklich anzugeben.

§. 4.

Niemand darf irgend ein Dampfschiff, es mag im In- oder Auslande gebaut sein, zum Transportgeschäfte verwenden, das nicht vor dem Beginne der ersten Fahrt in Bezug auf den Schiffskörper und die Maschine insbesondere nach der, in Betreff der Sicherheitsmaßregeln bei Dampfkesseln bestehenden Vorschrift vom 11. Februar 1854, Nr. 48 des Reichsgesetzblattes, durch die von der Behörde bestimmten Organe genau untersucht und hiebei Schiffe und Maschine ihrer Bestimmung entsprechend und volle Sicherheit gewährend, gefunden wurden. Ueber den Befund dieser Untersuchung wird ein amtliches Certificat ausgefertiget.

§. 5.

Niemand darf ein Dampfschiff führen, oder zu dessen Führung bestimmt werden, der sich nicht die hiezu erforderlichen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten erworben hat (§. 23 der bezogenen Vorschrift vom 11. Februar 1854, Nr. 48 des Reichsgesetzblattes). Jede Dampfschiffahrts-Unternehmung ist daher verpflichtet, zur Leitung ihrer Dampfschiffe ämtlich geprüfte, und mit Befähigungsdekreten versehene Schiffsführer (Schiffscapitäne) aufzustellen.

Die Prüfung dieser Schiffsführer (Capitäne) wird durch eine von den politischen Landesstellen ernannte Commission von Sachverständigen vorgenommen und hat sich auf deren vollkommene Befähigung zur Führung der Dampfschiffe auf Landseen, Strömen und Flüssen zu beziehen.

Bei entsprechendem Prüfungserfolge wird dem Geprüften ein Befähigungsdekret zur Führung von Dampfschiffen auf Landseen, Strömen und Flüssen ausgestellt.

Minderjährige oder nicht im Vollgenusse der bürgerlichen Rechte befindliche Personen, dann jene, welche eines Verbrechens oder eines aus Gewinnsucht begangenen Vergehens schuldig erkannt worden sind werden zur Ablegung dieser Prüfung nicht zugelassen.

§. 6.

Wenn der Schiffsführer (Schiffscapitän) nicht die genügende Kenntniß des Fahrwassers einer zu befahrenden Strecke besitzt, muß zur Führung des Schiffes während der Befahrung dieser Strecke ein derselben kundiger Steuermann (Lootse) verwendet werden.

§. 7.

Jedes Dampfschiff muß auf der Fahrt mit einem, mit der Einrichtung und Bedienung der Maschine vollkommen betrauten Maschinisten, welcher diese Befähigung durch eine Prüfung nach §. 23 der Vorschrift vom 11. Februar 1854 erprobt hat, dann mit der nöthigen Bemannung und den erforderlichen Schiffsrequisiten versehen sein.

§. 8.

Uebertretungen der gegenwärtigen Vorschrift sind, soweit dieselben nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, nach den bestehenden Gewerbsvorschriften zu behandeln.

Die genaue Befolgung der in den vorstehenden §§. 4, 5, 6 und 7 enthaltenen Anordnungen in Beziehung auf die ämtliche Untersuchung der Beschaffenheit der Dampfschiffe und ihrer Maschinen, dann auf die Führung der Dampfschiffe und Bedienung der Dampfmaschinen, wird von den dazu berufenen politischen Behörden unter der Leitung des Handelsministeriums überwacht, an welches außer den Fällen, die nach den allgemeinen Strafgesetzen zu behandeln sind, oder in denen gleichlautende Straferkenntnisse in erster und zweiter Instanz vorliegen, die Berufung gegen die Verfügungen und Entscheidungen der politischen Landesbehörden gestattet ist.

§. 9.

Wird die Einrichtung einer Dampfschiffahrts-Unternehmung durch einen Verein beabsichtiget, so ist in Bezug auf die Bildung und Bewilligung des Vereines vorerst den für die Bildung von Privatvereinen durch das Allerhöchste Patent vom 26. November 1852,

Nr. 253 des Reichsgesetzblattes, erlassenen Anordnungen Genüge zu leisten.

§. 10.

Die nach den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen bereits erworbenen Berechtigungen in Bezug auf die Befahrung von Landseen, Strömen und Flüssen mit Dampfschiffen bleiben bis zu deren Erlöschung aufrecht.

§. 11.

Für Erfindungen, Verbesserungen oder Entdeckungen in der Construction oder hinsichtlich der bewegenden Kraft von Dampfmaschinen, bleibt die Anwendung der Bestimmungen des Allerhöchsten Privilegiumspatentes vom 15. August 1852, Nr. 184 des Reichsgesetzblattes, jedoch in strenger Beschränkung auf den eigentlichen Gegenstand der Erfindung, Entdeckung oder Verbesserung vorbehalten, ohne daß ein diesfälliges Privilegium die Berechtigung zum Dampfschiffahrtsbetriebe unmittelbar in sich schließt.

Baumgartner m. p

---

XI.

## Protokoll vom 5. Juni 1855,

ausgefertiget zu Wien von den Bevollmächtigten Oesterreichs, Bayerns und Württembergs,

über die Beitrittserklärung der königlich württembergischen Regierung zu dem, von Oesterreich und Bayern am 2. Dezember 1851 abgeschlossenen Donauschiffahrts-Vertrage.

Nachdem die königlich württembergische Regierung von jenen von Oesterreich und Bayern eingeladen worden ist, dem zwischen den letzteren beiden Staaten unter dem 2. Dezember 1851 zu Wien abgeschlossenen, die Regelung der Schiffahrts-Verhältnisse auf der Donau und ihren Nebenflüssen bezweckenden Vertrage beizutreten, und die erstgedachte Regierung ihre Bereitwilligkeit zu diesem Beitritte zu erkennen gegeben hat, so sind zum Behufe der Feststellung dieses Beitrittes die endesunterzeichneten Bevollmächtigten, und zwar: für Oesterreich: Herr Karl Graf von Buol-Schauenstein, Seiner k. k. Apostolischen Majestät wirklicher geheimer Rath und Kämmerer, Minister des kaiserlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten;

für Bayern: Herr Ludwig von Wich von der Reuth, königl. bayerischer Legationsrath und Geschäftsträger am k. k. Hofe;

für Württemberg: Herr Karl Freiherr von Hügel, königlich württembergischer Kammerherr, Staatsrath, dann außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister am k. k. Hofe;

am heute unten angesetzten Tage zusammengetreten, und haben sich über die nachstehende Beitrittserklärung, resp. Erklärungsannahme, geeiniget:

Die königlich württembergische Regierung tritt dem, zwischen Oesterreich und Bayern zu Wien am 2. Dezember 1851 abgeschlossenen, Eingangs bezeichneten und dem gegenwärtigen Protokolle in einem Abdrucke beiliegenden Schiffahrts-Vertrage unter Vorbehalt der Zustimmung der Stände des Königreiches bei, übernimmt sohin alle Verpflichtungen und spricht für sich alle Rechte an, welche aus diesem Vertrage für die Contrahenten erwachsen.

Zugleich drückt die königlich württembergische Regierung den Wunsch aus, daß von Seite Oesterreichs und Bayerns die nachstehenden Erläuterungen und Zusätze zu den Bestimmungen des in Rede stehenden Vertrages angenommen werden möchten, und zwar:

1.

Zusatz zu dem Separat-Artikel zu Artikel 2.

Die königlich württembergische Regierung schließt sich für die württembergische Donaustrecke dem Vorbehalte an, den Bayern in dem Separat-Artikel zu Artikel 2 des Hauptvertrages, bezüglich der Reciprocität niedergelegt hat, welche auf der bayerischen Donau, gegenüber den österreichischen Dampfschiffen, insolange geübt werden soll, als das, der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis zum Jahre 1880 verliehene ausschließliche Privilegium dauert

In Beziehung auf die Dampfschiffahrt zwischen Bayern und Württemberg erleidet der Artikel 2 des Vertrages keine Ausnahme.

2.

Zusatz zu Artikel 7.

Die im Artikel 7 des Vertrages vom 2. Dezember 1851 nur bezüglich der Donaustrecke von der bayerisch-württembergischen Grenze abwärts enthaltenen Bestimmungen finden in Zukunft auch auf den unter württembergischer Landeshoheit befindlichen Theilen des Donaustromes, von dem Punkte angefangen, wo er gegenwärtig schiffbar ist, oder in Folge schiffbar werden sollte, ihre volle Anwendung.

3.

## Zusatz zu Artikel 8, lit. a) und zum Ratifications-Auswechslungs-Protokolle vom 14. Mai 1852.

Die in Absicht auf die Bestimmung des Artikels 8, lit. a) des Vertrages vom 6. Dezember 1851 in dem Ratifications-Auswechslungs-Protokolle vom 14. Mai 1852 getroffenen Vereinbarung, betreffend die bedingte Befreiung vom Eingangszolle der Wasserfahrzeuge, welche zum Transporte dienen, hat für die württembergischen Flußfahrzeuge die gleichmäßige Geltung.

4.

## Zusatz zu Artikel 12.

Die in den ersten fünf Absätzen des Artikels 12 des Vertrages vom 2. Dezember 1851 enthaltenen Bestimmungen, betreffend Maßnahmen zur Erhaltung des Hauptstromes und der Nebenflüsse im schiffbaren Zustande und zur Beförderung der Schiffahrt überhaupt, werden ihre volle Anwendung auch auf die württembergische Donaustrecke finden.

Die Mittheilung der Baupläne bei Uferbauten und Stromwerken an jenen Flußstrecken, von denen der sechste Absatz des oben citirten 12. Artikels handelt, wird von Seite Württembergs an die betreffende Regierung mittelst der Abtheilung für Straßen- und Wasserbauten im königlichen Ministerium des Innern oder mittelst der königlichen Regierung des Donaukreises (insoweit deren Zuständigkeit zur Ertheilung von Wasserwerks-Concessionen an Private und Gemeinden eintritt) stattfinden.

5.

## Zusatz zu Artikel 13.

Die königlich württembergische Regierung beansprucht nicht die Theilnahme an den commissionellen Untersuchungen der Nebenflüsse der Donau, namentlich des Inn und der Salzach.

Dieselbe schließt sich der von der königlich bayerischen Regierung gegebenen Auslegung des, in dem dritten Absatze des Artikels 13 des Vertrages vom 2. Dezember 1851 vorkommenden Ausdruckes „festzustellen" dahin an, daß sich dieser Ausdruck auf die technische Ermittlung, nicht aber auf die Maßregeln zur Beseitigung der Hindernisse der Schiffahrt zu beziehen habe.

Die mittelst desselben Artikels festgesetzten periodischen Untersuchungen der Strom- und Flußbette sollen sich bis zu dem Punkte erstrecken, bis zu welchem die Donau schiffbar ist, oder sein wird.

---

Indem die kaiserlich österreichische und die königlich bayerische Regierung die obige Beitrittserklärung Württembergs zu dem Donauschiffahrts-Vertrage vom 2. Dezember 1851, sowie die in den vorstehenden fünf Punkten enthaltenen Zusätze und Erläuterungen zu solchem anmit annehmen, sichern sie zugleich der königlich württembergischen Regierung den ungeschmälerten und ganz gleichmäßigen Genuß all' jener Rechte und Vortheile zu, welche dieser Vertrag für die Contrahenten begründet.

Zu Urkunde dessen haben die Unterzeichneten, kraft ihrer Vollmachten, das vorstehende Protokoll in triplo mit ihrer Unterschrift versehen, und haben demselben ihre Insiegel beigedrückt.

So geschehen in Wien, am fünften Juni des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und fünf.

(L. S.) Gr. Buol Schauenstein m. p.
(L. S.) Freih. von Hügel m. p.
(L. S.) von Wich von der Reuth m. p.

---

## XII.

## Staatsvertrag zwischen Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen, Rußland, Sardinien und der Türkei.

(Geschlossen zu Paris 30. März 1856. Ratificirt 27. April 1856.)

Die Bevollmächtigten sind, nachdem sie ihre Vollmachten wechselseitig ausgetauscht und in gehöriger Form befunden hatten, über folgende Punkte übereingekommen:

### Artikel 1

Von dem Tage des Austausches der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages wird zwischen Seiner Majestät dem Kaiser der Franzosen, Ihrer Majestät der Königin des vereinigten Reiches von Großbritannien und Irland, Seiner Majestät dem König von Sardinien,

Seiner Majestät dem Sultan einerseits, und Seiner Majestät dem Kaiser aller Reussen andererseits, sowie zwischen Ihren Erben und Nachfolgern, Ihren respectiven Staaten und Unterthanen für ewige Zeiten Friede und Freundschaft bestehen.

Artikel 2.

Da der Friede zwischen den vorerwähnten Majestäten glücklich wieder hergestellt ist, so werden die während des Krieges von Ihren Armeen eroberten oder besetzten Gebietstheile gegenseitig geräumt werden.

Besondere Vereinbarungen werden die Modalitäten der Räumung bestimmen, welche so rasch als möglich bewerkstelligt werden muß.

Artikel 3.

Seine Majestät der Kaiser aller Reussen verpflichtet Sich, Seiner Majestät dem Sultan die Stadt und Citadelle von Kars, sowie die anderen Theile des ottomanischen Gebietes, in deren Besitz sich die russischen Truppen befinden, zurückzugeben.

Artikel 4.

Ihre Majestäten der Kaiser der Franzosen, die Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, der König von Sardinien und der Sultan verpflichten Sich, Seiner Majestät dem Kaiser aller Reussen die Städte und Häfen von Sebastopol, Balaklawa, Kamiesch, Eupatoria, Kertsch, Jenikale, Kimburn, sowie alle anderen von den alliirten Truppen besetzten Gebietstheile zurückzugeben.

Artikel 5.

Ihre Majestäten der Kaiser der Franzosen, die Königin des vereinigten Reiches von Großbritannien und Irland, der Kaiser aller Reussen, der König von Sardinien und der Sultan gewähren allen jenen Ihrer Unterthanen, welche sich irgendwie zu Gunsten der feindlichen Sache einer Theilnahme an den Kriegsereignissen schuldig gemacht hätten, volle Amnestie.

Es ist dabei ausdrücklich verstanden, daß diese Amnestie sich auch auf diejenigen Unterthanen einer jeden Krieg führenden Macht ausdehnt, welche während des Krieges in den Diensten einer oder der anderen Krieg führenden Mächte verblieben wären.

Artikel 6.

Die Kriegsgefangenen werden unverweilt von beiden Seiten zurückgegeben werden.

Artikel 7.

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, Seine Majestät der Kaiser der Franzosen, Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland, Seine Majestät der König von Preußen, Seine Majestät der Kaiser aller Reussen und Seine Majestät der König von Sardinien erklären hiemit die Zulassung der Hohen Pforte zur Theilnahme an den Vortheilen der europäischen Staatengemeinschaft und des europäischen Völkerrechtes. Ihre Majestäten verpflichten Sich, jede von Ihrer Seite, die Unabhängigkeit und territoriale Integrität des ottomanischen Reiches zu achten, garantiren gemeinschaftlich die strenge Beobachtung dieser Verbindlichkeit und werden demzufolge jeden Act, der geeignet wäre, dieselbe zu verletzen, als eine Frage von allgemeinem Interesse betrachten.

Artikel 8.

Wenn zwischen der Hohen Pforte und einer oder mehreren der anderen Vertrag schließenden Mächte eine Mißhelligkeit entstände, welche die Aufrechterhaltung ihrer gegenseitigen Beziehungen gefährden könnte, so wird die Hohe Pforte und jede dieser Mächte, bevor dieselben zur Anwendung der Waffengewalt schreiten, die anderen Vertrag schließenden Mächte in den Stand setzen, durch ihr vermittelndes Einschreiten der Anwendung dieses äußersten Mittels vorzubeugen.

Artikel 9.

Da Seine kaiserliche Majestät der Sultan in Seiner beharrlichen Fürsorge für das Wohl Seiner Unterthanen einen Firman erlassen hat, welcher, indem Er das Schicksal derselben ohne Unterschied des Religionsbekenntnisses und der Nationalität verbessert, Seine großmüthigen Absichten gegen die christlichen Völkerschaften Seines Reiches bekräftigt, und da Derselbe einen neuen Beweis Seiner Gesinnungen in dieser Beziehung zu geben denkt, so hat Er beschlossen, den contrahirenden Mächten den vorgedachten, aus Seinem freien souveränen Willen erflossenen Firman mitzutheilen.

Die Vertrag schließenden Mächte beurkunden den hohen Werth dieser Mittheilung Es ist wohlverstanden, daß dieselbe in keinem Falle den vorgedachten Mächten das Recht einräumt, sich, sei es gemeinschaftlich oder einzeln, in die Beziehungen Seiner Majestät des Sultans zu

Seinen Unterthanen oder in die innere Verwaltung Seines Reiches einzumischen.

Artikel 10.

Die Convention vom 13. Juli 1841, welche das alte Grundgesetz des ottomanischen Reiches in Betreff der Schließung der Meerengen des Bosporus und der Dardanellen aufrecht erhält, ist in gemeinsamer Uebereinstimmung revidirt worden.

Der zu diesem Zwecke und in Gemäßheit dieses Principes zwischen den contrahirenden Mächten vereinbarte Act ist und bleibt dem gegenwärtigen Vertrage angeschlossen, und wird dieselbe bindende Kraft und Giltigkeit haben, als ob er einen Theil desselben ausmachte.

Artikel 11.

Das Schwarze Meer ist neutralisirt; der Handelsmarine aller Nationen geöffnet, bleiben seine Gewässer und Häfen ausdrücklich und auf ewige Zeiten der Kriegsflagge, sowohl der Uferstaaten als jeder anderen Macht, vorbehaltlich der in den Artikeln 14 und 19 des gegenwärtigen Vertrages enthaltenen Ausnahmen, verschlossen.

Artikel 12.

Frei von allen Hemmnissen wird der Handel in den Häfen und Gewässern des Schwarzen Meeres nur den Quarantäne-, Zoll- und Polizeivorschriften, welche in einem der Entwicklung der Handelsverbindungen günstigen Geiste abgefaßt sein werden, unterworfen bleiben.

Um den Handels- und Schiffahrts-Interessen aller Nationen die wünschenswerthe Sicherheit zu gewähren, werden Rußland und die Hohe Pforte, in Gemäßheit der Grundsätze des Völkerrechtes, Consuln in den an dem Ufer des Schwarzen Meeres gelegenen Häfen zulassen.

Artikel 13.

Da das Schwarze Meer nach dem Wortlaute des Artikel 11 neutralisirt ist, so wird die Erhaltung oder die Errichtung von militärischen See-Arsenalen an den Ufern desselben unnöthig und zwecklos. Dem zu Folge verpflichten Sich Seine Majestät der Kaiser aller Reussen und Seine kaiserliche Majestät der Sultan, an den gedachten Ufern Militär-See-Arsenale weder zu errichten, noch zu erhalten.

Artikel 14.

Da Ihre Majestäten der Kaiser aller Reussen und der Sultan eine Convention behufs der Bestimmungen der Stärke und Zahl derjenigen

zum Küstendienste erforderlichen leichten Fahrzeuge geschlossen haben, deren Unterhaltung im Schwarzen Meere Sie Sich vorbehalten, so wird diese Convention dem gegenwärtigen Vertrage angeschlossen, und wird dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie ein integrirender Theil desselben wäre. Sie kann daher ohne Zustimmung der den vorliegenden Vertrag unterzeichnenden Mächte weder aufgehoben, noch verändert werden.

Artikel 15.

Da durch die Wiener Congreß-Acte die Grundsätze für die Regelung der Schiffahrt auf denjenigen Flüssen, die mehrere Staaten trennen oder durchlaufen, festgestellt worden sind, so kommen die Vertrag schließenden Theile unter sich überein, daß die Grundsätze in Zukunft gleicher Maßen auf die Donau und ihre Mündungen Anwendung finden sollen. Sie erklären diese Bestimmung von nun an als zum öffentlichen europäischen Rechte gehörig und stellen dieselbe unter ihre Garantie.

Die Schiffahrt auf der Donau darf künftighin weder irgend einer Hemmniß noch einer Abgabe unterworfen werden, welche durch die in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen nicht vorgesehen wären. Es wird daher auch weder ein Zoll, welcher allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gegründet wäre, noch irgend eine Abgabe von den Waaren erhoben werden, die sich am Bord der Schiffe befinden. Die für die Sicherheit der durch diesen Fluß getrennten oder durchlaufenen Staaten zu erlassenden Polizei- und Quarantäne-Vorschriften werden in einer Weise abgefaßt werden, um so viel als nur immer möglich die freie Bewegung der Schiffe zu begünstigen. Mit Ausnahme dieser Vorschriften wird der freien Schiffahrt kein Hinderniß irgend einer Art entgegengesetzt werden.

Artikel 16.

In der Absicht, die Bestimmungen des vorstehenden Artikels ins Werk zu setzen, wird eine Commission, in welcher Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen, Rußland, Sardinien und die Türkei je durch einen Abgeordneten vertreten sein werden, den Auftrag erhalten, die nothwendigen Arbeiten zu bezeichnen und vollführen zu lassen, um von Isaktscha an die Mündungen der Donau und die angrenzenden Theile des Meeres von den Sandbänken und den übrigen die Schiffahrt erschwerenden Hindernissen so zu befreien, daß die erwähnten Theile des Flusses und Meeres in den bestmöglichsten Zustand der Schiffahrt versetzt werden.

Um die Kosten dieser Arbeiten, sowie derjenigen Anstalten zu decken, welche zum Zwecke haben, die Schiffahrt an den Mündungen der Donau zu sichern und zu erleichtern, können fixe, Seitens der Commission mit Stimmenmehrheit festgesetzte Gebühren von angemessener Höhe erhoben werden, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, daß in dieser, sowie in jeder anderen Beziehung die Flaggen aller Nationen auf dem Fuße einer vollständigen Gleichheit zu behandeln sein werden.

## Artikel 17.

Es wird eine Commission, bestehend aus Abgeordneten von Oesterreich, Bayern, der Hohen Pforte und Württemberg (je ein Abgeordneter für jede dieser Mächte) eingesetzt werden, mit welchen sich Commissäre der drei Donau-Fürstenthümer zu vereinigen haben, deren Ernennung die Bestätigung der Hohen Pforte zu erhalten hat. Diese Commission, die beständig sein wird, hat:

1. Die Schiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften auszuarbeiten;
2. die Hindernisse, welcher Natur sie immer sein mögen, zu beseitigen, die sich der Anwendung der Bestimmungen des Wiener Vertrages auf die Donau noch entgegenstellen;
3. die längs des ganzen Laufes des Flusses nothwendigen Arbeiten anzuordnen und ausführen zu lassen, und
4. nach Auflösung der europäischen Commission über die Aufrechthaltung der Schiffbarkeit der Donaumündungen und der angrenzenden Theile des Meeres zu wachen.

## Artikel 18.

Es ist wohl verstanden, daß während eines Zeitraumes von zwei Jahren die europäische Commission ihre Aufgabe erfüllt, und die Uferstaaten-Commission die in dem vorstehenden Artikel unter Nummer 1 und 2 bezeichneten Arbeiten vollendet haben wird. Sobald diese Thatsache zur Kenntniß der in Conferenz vereinigten unterzeichnenden Mächte gelangt sein wird, werden dieselben, nachdem sie hievon Act genommen haben, die Auflösung der europäischen Commission aussprechen, und von da an wird die beständige Uferstaaten-Commission mit denselben Befugnissen versehen sein, mit welchen bis dahin die europäische Commission ausgestattet worden ist.

## Artikel 19.

Um die Ausführung der Vorschriften, welche, nach den oben ausgesprochenen Grundsätzen, durch gemeinsame Uebereinkunft beschlossen

worden sein werden, zu sichern, wird jede der Vertrag schließenden Mächte das Recht haben, zu jeder Zeit zwei leichte Schiffe an den Mündungen der Donau aufzustellen.

Artikel 20.

Im Austausche der Städte, Häfen und Gebiete, welche sich im Artikel 4 des gegenwärtigen Vertrages aufgezählt finden, und um die Freiheit der Donauschiffahrt besser zu sichern, willigen Seine Majestät der Kaiser aller Reussen in eine Berichtigung Ihrer Grenze in Bessarabien.

Die neue Grenze wird am Schwarzen Meere, einen Kilometer östlich vom See Bourna Sola, ihren Ausgangspunkt nehmen, die Straße von Akjerman senkrecht erreichen, diese Straße bis zum Trajanswall verfolgen, im Süden von Belgrad vorüberziehen, dem Flusse Jalpuck entlang bis zur Höhe von Saratsika hinaufsteigen und bei Katamori den Pruth erreichen. Stromaufwärts von diesem Punkte wird die alte Grenze zwischen den beiden Reichen keine Aenderung erleiden.

Abgeordnete der Vertrag schließenden Mächte werden den Zug der neuen Grenze im Detail festsetzen.

Artikel 21.

Das von Rußland abgetretene Gebiet wird mit dem Fürstenthume Moldau unter der Suzeränität der Hohen Pforte vereiniget werden.

Die Bewohner dieses Gebietes werden der den Fürstenthümern zugesicherten Rechte und Privilegien theilhaftig werden, und es wird ihnen erlaubt sein, während eines Zeitraumes von drei Jahren ihren Wohnsitz anderswo zu nehmen, unter freier Verfügung über ihr Eigenthum.

Artikel 22.

Die Fürstenthümer Walachei und Moldau werden unter der Suzerenität der Pforte und unter Garantie der Vertrag schließenden Theile diejenigen Privilegien und Vorrechte zu genießen fortfahren, welche sie besitzen. Von keinem der Vertrag schließenden Theile wird ein ausschließliches Schutzrecht über sie ausgeübt werden. — Es wird kein besonderes Recht der Einmischung in ihre inneren Angelegenheiten bestehen.

Artikel 23.

Die Hohe Pforte verpflichtet sich, den gedachten Fürstenthümern eine unabhängige und nationale Administration, sowie die volle Freiheit des Cultus, der Gesetze, des Handels und der Schiffahrt zu belassen.

Die Gesetze und Statuten, welche heute in Kraft sind, werden einer Revision unterzogen werden. — Um in dieser Beziehung eine völlige Uebereinstimmung zu erzielen, wird eine besondere Commission rücksichtlich deren Zusammensetzung die hohen Vertrag schließenden Mächte sich einverstehen werden, ohne Zeitverlust mit einem Commissäre der Hohen Pforte in Bukarest sich vereinigen. Die Aufgabe dieser Commission wird sein, über den gegenwärtigen Zustand der Fürstenthümer Erhebungen zu pflegen und über die Grundlagen ihrer künftigen Organisation Vorschläge zu erstatten.

Artikel 24.

Seine Majestät der Sultan versprechen, in jeder der beiden Provinzen unverzüglich einen Divan ad hoc zusammenzuberufen, der in einer Weise zusammengesetzt sein wird, um die genaueste Vertretung der Interessen aller Classen der Gesellschaft darzustellen. — Diese Divans werden berufen sein, die Wünsche der Bevölkerungen in Bezug auf die definitive Organisation der Fürstenthümer auszusprechen. Eine Instruction des Congresses wird die Beziehungen der Commission mit diesen Divans regeln.

Artikel 25.

Die Commission wird, nachdem sie die von den beiden Divans ausgesprochenen Ansichten in Erwägung gezogen hat, das Resultat ihrer eigenen Arbeit ohne Zeitverlust an den gegenwärtigen Sitz der Conferenzen übermitteln.

Das schließliche Einverständniß mit der suzeränen Macht wird durch eine zu Paris, zwischen den Vertrag schließenden Theilen abgeschlossene Convention bekräftiget werden, und ein mit den Bestimmungen der Convention im Einklange stehender Fatti-Scheriff wird die Organisation dieser Provinzen, welche in Zukunft unter die gemeinsame Garantie aller Vertrag schließenden Theile gestellt sein werden, definitiv festsetzen.

Artikel 26.

Man ist übereingekommen, daß in den Fürstenthümern eine nationale bewaffnete Macht zu dem Zwecke bestehen wird, um die Sicherheit im Innern aufrecht zu halten und jene der Grenzen zu schützen. Den außerordentlichen Vertheidigungs-Maßregeln, welche sich dieselben, einverständlich mit der Hohen Pforte, zur Zurückweisung jedes fremden Angriffes zu treffen veranlaßt sehen sollten, darf kein Hinderniß irgend einer Art entgegengestellt werden.

## Artikel 27.

Wenn die innere Ruhe der Fürstenthümer bedroht oder gefährdet sein sollte, wird sich die Hohe Pforte mit den übrigen Vertrag schließenden Mächten über die geeigneten Maßregeln ins Einvernehmen setzen, um die gesetzliche Ordnung zu erhalten, oder wieder herzustellen. Eine bewaffnete Intervention kann ohne ein vorläufig zwischen den Mächten getroffenes Einverständniß nicht stattfinden.

## Artikel 28.

Das Fürstenthum Serbien wird in seinem Abhängigkeitsverhältnisse zu der Hohen Pforte verbleiben, in Gemäßheit der kaiserlichen Hats, welche seine von nun an unter die gemeinsame Garantie der Vertrag schließenden Theile gestellten Rechte und Freiheiten festsetzen und bestimmen.

Das gedachte Fürstenthum wird demnach seine unabhängige und nationale Verwaltung, sowie die volle Freiheit des Cultus, der Gesetzgebung, des Handels und der Schiffahrt behalten.

## Artikel 29.

Das Garnisonsrecht der Hohen Pforte, in der Art, wie sich dasselbe durch die früheren Bestimmungen festgesetzt findet, ist aufrecht erhalten. Keine bewaffnete Intervention kann ohne vorläufige Verständigung der hohen Vertrag schließenden Theile in Serbien stattfinden.

## Artikel 30.

Seine Majestät der Kaiser aller Reussen und Seine Majestät der Sultan halten Ihren Besitzstand in Asien, sowie derselbe vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten gesetzlich bestand, in seiner Integrität aufrecht.

Um jedem örtlichen Streite vorzubeugen, wird jedoch der Zug der Grenze erhoben, und, falls es nothwendig sein sollte, berichtiget werden, jedoch so, daß hieraus weder für den einen noch den anderen der beiden Theile ein Nachtheil für den Gebietsumfang erwachsen kann.

Zu diesem Ende wird eine gemischte Commission, zusammengesetzt aus zwei russischen, zwei türkischen, einem französischen und einem englischen Commissär, unmittelbar nach Wiederherstellung der diplomatischen Beziehungen zwischen dem kaiserlich-russischem Hofe und der Hohen Pforte an Ort und Stelle gesendet werden. Ihre Arbeit soll binnen eines Zeitraumes von acht Monaten, von dem Austausche der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages an zu rechnen, vollendet sein.

## Artikel 31.

Die von den Truppen Ihrer Majestäten des Kaisers von Oesterreich, des Kaisers der Franzosen, der Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland und des Königes von Sardinien, kraft der zu Constantinopel am 12. März 1854 zwischen Frankreich, Großbritannien und der Hohen Pforte, den 14. Juni desselben Jahres zwischen Oesterreich und der Hohen Pforte, dann den 15. März 1855 zwischen Sardinien und der Hohen Pforte abgeschlossenen Verträge, besetzt gehaltenen Gebiete werden nach Austausch der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sobald als möglich geräumt werden. Die Fristen und die Mittel der Ausführung werden den Gegenstand einer Vereinbarung zwischen der Hohen Pforte und den Mächten ausmachen, deren Truppen ihr Gebiet besetzt haben.

## Artikel 32.

Bis die zwischen den Krieg führenden Mächten vor dem Kriege bestandenen Verträge und Conventionen erneuert oder durch neue diesfällige Uebereinkommen ersetzt worden sein werden, wird der Einfuhr- und Ausfuhrhandel wechselseitig nach Maßgabe der vor dem Kriege in Kraft gestandenen Bestimmungen stattfinden, und ihre Unterthanen werden gegenseitig in jeder anderen Beziehung auf demselben Fuße, wie jene der am meisten begünstigten Nation behandelt werden.

## Artikel 33.

Die an diesem Tage zwischen Ihren Majestäten dem Kaiser der Franzosen, der Königin des vereinigten Königreiches von Großbritannien und Irland einerseits und Seiner Majestät dem Kaiser aller Reussen andererseits, in Betreff der Aland-Inseln geschlossene Convention ist und bleibt dem gegenwärtigen Vertrage angeschlossen und wird dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie einen Bestandtheil desselben ausmachen würde.

## Artikel 34.

Der gegenwärtige Vertrag wird ratificirt und die Ratificationen werden zu Paris binnen vier Wochen — oder wenn möglich — früher ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die respectiven Bevollmächtigen denselben unterzeichnet und mit ihrem Wappensiegel versehen.

So geschehen zu Paris den dreißigsten Tag des Monats März des Jahres Eintausendachthundertsechsundfünfzig.

(L. S.) Buol-Schauenstein.
(L. S.) Hübner.
(L. S.) A. Walewski.
(L. S.) Bourqueney
(L. S.) Clarendon.
(L. S.) Cowley
(L. S.) Manteuffel.
(L. S.) Hatzfeld.
(L. S.) Orloff.
(L. S.) Brunow.
(L. S.) C. Cavour.
(L. S.) De Villamarina.
(L. S.) Ali.
(L. S.) Mehemed Djemil.

---

## XIII.

## Donauschiffahrts-Acte zwischen Oesterreich, Bayern, der Türkei und Württemberg vom 7. November 1857.

Geschlossen zu Wien am 7. November 1857. In den bezüglichen Ratificationen ausgewechselt zu Wien am 9. Jänner 1858.

Nachdem der Pariser Tractat vom 30. März 1856 bestimmt hat, daß die durch die Wiener Congreßacte in Betreff der Schiffahrt auf den Strömen festgestellten Grundsätze gleichermaßen auf die Donau Anwendung finden sollen, und daß eine Commission, bestehend aus Abgeordneten der Uferstaaten Oesterreich, Bayern, Türkei mit Württemberg, mit welchen sich Commissäre der drei Donaufürstenthümer nach vorgängiger Bestätigung ihrer Ernennung durch die H. Pforte zu vereinigen haben, eingesetzt werden soll, um die Schiffahrt des genannten Stromes demgemäß zu regeln, so haben zu diesem Behufe zu ihrem Abgeordneten, und zwar:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich:

Allerhöchst Ihren Ministerialrath im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, Franz Seraphin Edlen von Blumfeld Comthur des königlich-niederländischen Ordens der Eichenkrone mit dem Sterne, Ritter des kaiserlich-russischen Wladimir-Ordens vierter Classe

Seine Majestät der König von Bayern:

Allerhöchst Ihren Ministerialrath im Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeußeren Dr. Franz Sebastian von Daxenberger, Ritter des königlich bayerischen Verdienstordens der Krone und vom heiligen Michael, Comthur des kaiserlich österreichischen Franz Josef-Ordens, Comthur erster Classe des königlich spanischen Ordens Carl's III., Ritter des königlich preußischen rothen Adler-Ordens vierter Classe, Offizier des königlich griechischen Erlöser-Ordens 2c.;

Seine Majestät der Kaiser der Ottomanen:

Allerhöchst Ihren General-Consul Garabad Artin Davoud-Oglou, Inhaber des Medjidie-Ordens vierter Classe, Ritter des königlich preußischen rothen Adler-Ordens dritter Classe, des königlich niederländischen Ordens der Eichenkrone, des königlich portugiesischen Christus-Ordens 2c.;

Seine Majestät der König von Württemberg:

Allerhöchst Ihren Regierungsrath im Ministerium des Innern Adolf Müller, Comthur des kaiserlich österreichischen Franz Josefs-Ordens;

und zu ihren Commissären mit Genehmigung der Hohen Pforte:

Seine Excellenz Fürst Nicolaus Konaky-Vogerides Kaimakam der Moldau:

den Postalnik Dr. Ludwig Steege, Ritter des kaiserlich russischen St. Annen-Ordens dritter Classe;

Seine Durchlaucht der Fürst Alexander Karageorgiévitsch, Fürst von Serbien:

Seinen Senator Philipp Christitch, Doctor der Rechte;

Seine Durchlaucht der Fürst Alexander D. Ghika, Kaimakam der Walachei:

den Grafen Nicolaus Rosetti ernannt.

Die obgenannten Abgeordneten mit Anschluß der drei Commissäre haben sich nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten als Uferstaaten-Commission constituirt und sind, indem sie sich vor Allem zur Erfüllung der dieser Commission durch den Artikel XVII, Nr. 1 und 2 des Eingangs erwähnten Tractates gestellten Aufgabe berufen fanden, diesfalls über folgende Bestimmungen übereingekommen.

## Artikel I.

Die Schiffahrt auf der Donau soll von dem Orte, wo dieser Strom schiffbar wird, bis in das Schwarze Meer, und aus dem Schwarzen Meere bis zu jenem Orte in Beziehung auf den Handel, sowohl zum Behufe des Waaren- als des Personen-Verkehres völlig frei sein, wobei sich jedoch an die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrts-Acte, sowie der strompolizeilichen Vorschriften zu halten ist.

## Artikel II.

Alle ausschließlichen Privilegien zur Schiffahrt auf der Donau, sowie alle derlei Begünstigungen im Schiffahrtsbetriebe, welche Gesellschaften oder Körperschaften irgend einer Art oder einzelnen Personen bisher zugestanden haben, sind hiemit gänzlich aufgehoben; und es sollen dergleichen Privilegien oder Begünstigungen auch in Zukunft Niemandem ertheilt werden.

Auf die Fähren und andere blos zur Ueberfahrt von einem Ufer zu dem gegenüberliegenden Ufer bestimmten Anstalten beziehen sich die gegenwärtigen Bestimmungen nicht. Den betreffenden Uferbehörden bleiben diesfalls die von ihnen für erforderlich erachteten Anordnungen vorbehalten.

## Artikel III.

Alle bisher an der Donau etwa bestandenen Zwangsrechte, als: Stapel-, Niederlags-, Umschlags- und Vorkaufsrechte und dergleichen, sind hiemit für immer aufgehoben, und es kann daher aus solchem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, gegen seinen Willen in irgend einem Hafen dieses Stromes anzulegen, aus- oder umzuladen oder eine bestimmte Zeit an einem Orte zu verweilen.

## Artikel IV.

Was das Postregal betrifft, so unterliegt der Verkehr mit Briefen und periodischen Schriften in jedem Uferlande den daselbst bestehenden Normen.

Andere Frachtstücke von jedem Gewichte und Umfange unterliegen auf der Donau keinem Postzwange.

## Artikel. V.

Der Betrieb der Schiffahrt aus dem offenen Meere nach jedem Landungsplatze der Donau, und von jedem solchen Landungsplatze in das offene Meer steht den Schiffen aller Nationen frei.

Demzufolge können dieselben alle in der Richtung solcher Fahrten liegenden Landungsplätze berühren, daselbst die aus dem Meere mitgebrachten Waaren und Personen ganz oder theilweise ausschiffen und für das Meer bestimmte Waaren und Personen einnehmen.

Bei diesem Schiffahrtsbetriebe sollen alle Schiffe in jeder Beziehung auf dem Fuße einer vollständigen Gleichheit behandelt werden.

## Artikel VI.

Für Schiffe, welche aus der offenen See kommen oder dahin zurückkehren, dienen ihre für die Seeschiffahrt erforderlichen Bord-Urkunden auch zur Legitimation für ihre Fahrten auf der Donau.

Die Führer dieser Schiffe haben sich damit bei den mit der Ueberwachung der Donauschiffahrt betrauten Schiffahrtsbehörden auf Verlangen auszuweisen.

## Artikel VII.

Die Schiffe, welche aus einer mit der Donau in mittelbarer Verbindung stehenden Wasserstraße kommen oder dahin zurückgehen, sollen ebenfalls nach den in den Artikeln V und VI enthaltenen Grundsätzen behandelt werden.

## Artikel VIII.

Der Betrieb der eigentlichen Flußschiffahrt, welche zwischen den Landungsplätzen der Donau, ohne das offene Meer zu berühren, stattfindet, ist den Schiffen der Uferländer dieses Stromes vorbehalten.

Alle solchen Schiffe, wenn sie in Gemäßheit der folgenden Artikel legitimirt sind, sollen zum Betriebe der Flußschiffahrt auf der Donau auf dem Fuße einer vollständigen Gleichstellung berechtigt sein; sie werden demzufolge Waaren und Personen zwischen allen Landungsplätzen der Uferländer ohne irgend eine Ausnahme befördern können. Jedoch sind dieselben und ihre Führer in dem Betriebe der Binnenschiffahrt auf diesem Strome zwischen den Landungsplätzen eines und desselben Uferlandes den gleichen Bedingungen unterworfen, wie die Einheimischen.

## Artikel IX.

Es ist jedem Schiffahrtsunternehmer des einen Uferlandes gestattet, in dem Gebiete des andern an den Uferplätzen des Stromes Schiffahrts-Agenten aufzustellen, die für die Unternehmung erforderlichen Bureaux und Anstalten einzurichten, oder auch die öffentlichen Schiffahrtsanstalten,

wie Landungsplätze u. s. w. auf gleichem Fuße mit den Landesangehörigen zu benützen. Die Veröffentlichung von Tarifen für die Schiffahrt soll nicht beanstandet werden.

In Bezug auf den Besitz von Baulichkeiten zu obigem Behufe ist sich nach den Gesetzen zu richten, welche das unbewegliche Eigenthum in den Staaten jedes contrahirenden Theiles regeln.

## Artikel X.

Alle Vortheile, welche in einem Uferlande den Schiffen irgend einer Nation in Bezug auf die Donauschiffahrt eingeräumt werden, sollen auch jenen sämmtlicher Uferländer eingeräumt sein.

## Artikel XI.

Damit ein Fahrzeug als zu einem Uferlande gehörig anerkannt, und in Folge dessen zum Betriebe der Flußschiffahrt zwischen allen Donauuferplätzen ohne Unterschied in Gemäßheit des Artikels VIII zugelassen werde, muß dasselbe Eigenthum eines Unterthanes des betreffenden Uferlandes oder einer den Gesetzen eben dieses Landes unterstehenden und in demselben ihren Sitz habenden Compagnie oder Actiengesellschaft sein, und es muß ferner mit dem im Artikel XIV vorgezeichneten Schiffspatente versehen, und der speciellen Leitung eines nach Vorschrift des Artikels XVI mit dem Schifferpatente legitimirten Schiffsführers untergeben sein, welcher für die genaue Beobachtung der in dieser Schiffahrts-Acte und in den strompolizeilichen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen zunächst verantwortlich ist.

Sowohl das Schiffspatent, als das Schifferpatent ist auf Verlangen den mit der Ueberwachung der Donauschiffahrt betrauten Schiffahrtsbehörden vorzuweisen.

Schiffe von solcher Construction, daß sie nur zur einmaligen Thalfahrt geeignet sind, bedürfen des Schiffspatentes nicht, und sind in dieser Beziehung den Flössen gleich zu achten.

Die kleinen Fahrzeuge, welche lediglich Artikel des gewöhnlichen Marktverkehrs zwischen naheliegenden Orten führen, bedürfen weder des Schiffs-, noch des Schifferpatentes.

## Artikel. XII.

Die Befugniß, die Berechtigung zum Betriebe der Flußschiffahrt einem einzelnen Unternehmer oder einer Compagnie oder Actiengesellschaft zu verleihen oder zu verweigern, sowie die Bedingungen dieser Berechti-

gung festzustellen, steht ausschließlich jenem Uferlande zu, welchem der einzelne Unternehmer als Unterthan angehört, oder in welchem die Compagnie oder die Gesellschaft ihren Sitz hat.

Die Regierungen der Uferländer verbinden sich jedoch, die geeigneten Maßregeln zu treffen, um sich zu versichern, daß die Personen oder Gesellschaften, denen sie den Betrieb der Flußschiffahrt zwischen den eigenen und den in anderen Uferländern befindlichen Landungsplätzen gestatten, die erforderlichen Bürgschaften für die genaue Beobachtung aller Stipulationen der Schiffahrts- und Strompolizei-Reglements darbieten.

## Artikel XIII.

Die im vorigen Artikel erwähnte Berechtigung zum Betriebe der Flußschiffahrt mittelst Dampfbooten wird von den betreffenden Regierungen der Uferländer in der Form einer besonderen Concession für diese Gattung von Schiffen ertheilt werden.

Diese Concession hat der Ausfertigung des in Artikel XIV für jedes der bezüglichen Unternehmung angehörige Dampfschiff vorgeschriebenen Schiffspatentes voraus zu gehen. In jedem dieser Schiffspatente ist die der Unternehmung ertheilte Concession ausdrücklich anzuführen.

## Artikel XIV.

Das Schiffspatent, welches erfordert wird, um ein Fahrzeug als zur Flußschiffahrt auf der Donau geeignet zu erkennen, wird von den competenten Behörden des Uferlandes, welchem es angehört, nach dem beiliegenden Muster A ausgefertiget, nachdem jene Behörden sich durch technische Untersuchung die Ueberzeugung verschafft haben, daß das Fahrzeug die zu dieser Schiffahrt erforderlichen Eigenschaften besitzt.

## Artikel XV.

Das Schiffspatent verliert seine Giltigkeit, wenn das Fahrzeug aufhört, Eigenthum eines Unterthans des patentirenden Uferlandes oder einer in diesem Uferlande concessionirten Gesellschaft zu sein.

Die zuständige Behörde des besagten Uferlandes hat das Schiffspatent in dem oberwähnten Falle und auch dann zurückzunehmen, wenn das Fahrzeug sich nicht mehr in dem erforderlichen schiffahrtstüchtigen Zustande befindet.

Beim Uebergange eines Schiffes in das Eigenthum eines anderen Unterthans oder einer andern Gesellschaft des nämlichen Uferlandes steht es dem neuen Eigenthümer frei, entweder ein neues Patent oder die In-

dossirung des alten auf seinen Namen bei der competenten Behörde zu erwirken.

## Artikel XVI.

Das Schifferpatent, welches erfordert wird, um einen Schiffsführer zur Leitung der Fahrzeuge in der Flußschiffahrt auf der Donau geeignet zu erkennen, wird ihm von den competenten Behörden eines der Uferländer nach dem beiliegenden Muster B ausgestellt.

Dieses Patent soll nur erprobten und unbescholtenen Personen verliehen werden, welche vorläufig in einer durch amtlich bestellte Sachverständige vorgenommenen Prüfung genügende Beweise ihrer Befähigung gegeben haben.

Das dergestalt ausgestellte Schifferpatent gibt dem Schiffer die Ermächtigung zur Führung aller zu der in dieser Urkunde ausgedrückten Kategorie gehörigen Fahrzeuge jenes Uferlandes, von welchem er sein Patent erhalten hat.

Jedem Uferlande ist es vorbehalten, zur Führung der ihm angehörigen Schiffe, die mit dem Schifferpatente eines anderen Uferlandes versehenen Schiffsführer zuzulassen oder nicht.

## Artikel XVII.

Das Schifferpatent verliert seine Giltigkeit, wenn der Schiffer, falls er Unterthan des Uferlandes war, von welchem er jenes Patent erhalten hat, aufhört, Unterthan desselben zu sein.

Das Schifferpatent soll von den zuständigen Behörden des betreffenden Uferlandes sowohl im obigen Falle, als auch in dem Falle zurückgenommen werden, wenn sie sich von der Unfähigkeit des Schiffers überzeugt, oder sonst im Interesse der Aufrechterhaltung der Ordnung oder öffentlichen Sicherheit es als nothwendig erkannt haben, ihm die Ausübung der Flußschiffahrt zu untersagen.

Im letzteren Falle soll einem solchen Schiffsführer in keinem Uferlande ein neues Schifferpatent ertheilt werden, ehe die Gründe seiner Entfernung aus dem Dienste vollständig hinweggefallen sind, oder die allenfalls in der betreffenden Verfügung ausgedrückte Zeitfrist abgelaufen ist.

## Artikel XVIII.

Zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit auf der Donau verpflichten sich die Regierungen der Uferländer, alle geeigneten Maßregeln zu treffen, um durch vorläufige Proben constatiren zu lassen, daß die Maschinen und Dampfkessel aller Dampfboote, welchen sie die zum Betriebe der

Flußschiffahrt erforderlichen Legitimationen gewähren, die ausreichenden Garantien gegen jede Gefahr darbieten, und mit allem Nachdruck dafür zu sorgen, daß die besagten Maschinen und Dampfkessel, sowie das übrige Zubehör jederzeit in gutem Zustande erhalten, ingleichen, daß nur solche Schiffsführer, Maschinisten und Schiffsleute zum Dienste auf diesen Dampfschiffen zugelassen werden, welche alle zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen persönlichen Eigenschaften besitzen.

Nebst dem durch den Artikel XIV vorgezeichneten Schiffspatente muß jedes Dampfboot mit einem die Resultate der stattgehabten Kesselprobe enthaltenden Certificate versehen und auf der Maschine das Sicherheitsventil und die Hebel, wenn letztere vorhanden sind, durch einen eingeschlagenen Stempel sichtbar und deutlich bezeichnet sein.

Außerdem behält sich jede Regierung hinsichtlich aller und namentlich der zum Personen-Transporte verwendeten Dampfboote die allenfalls nöthige Controle zur Erreichung der öffentlichen Sicherheit vor. Hiebei soll jedoch jede unnöthige Belästigung des Schiffsverkehrs sorgfältig vermieden und kein Dampfschiff, welches einem anderen Lande angehört, strenger behandelt werden, als die einheimischen Dampfboote.

## Artikel XIX.

Es soll auf der Donau keine Gebühr, welche sich einzig und allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gründet, noch irgend eine Abgabe von den Waaren erhoben werden, die sich am Bord der Schiffe befinden. Demzufolge werden sämmtliche bisher bestehende Gebühren und Angaben dieser Art, sie mögen was immer für einen Namen haben, und sie mögen im Besitze des Staates, der Gemeinden, Corporationen oder Privaten sich befinden, hiemit gänzlich aufhören.

Auch sollen künftig auf diesem Strome keine anderen Gebühren oder Abgaben eingehoben werden, außer welche durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrts-Acte ausdrücklich vorgesehen sind.

## Artikel XX.

Unter den durch den vorhergehenden Artikel aufgehobenen Abgaben sind nicht begriffen:

a) Die eigentlichen Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben, welche nach Maßgabe der allgemeinen Zollgesetze oder der betreffenden traktatmäßigen Bestimmungen zu entrichten sind. Sollte jedoch eine Waare den ganzen Weg durch das Zollgebiet nur auf der Wasserstraße zurücklegen, so ist sie vom Durchgangszolle frei;

b) die Verbrauchs-Abgaben oder Verzehrungs-Steuern aller Art, welche für die in den Gebrauch übergehenden Gegenstände nach den betreffenden Gesetzen oder vertragsmäßigen Bestimmungen zu entrichten sind.

Es sollen in Bezug auf die unter a) und b) erwähnten Abgaben die davon getroffenen Gegenstände nicht ungünstiger behandelt werden, wenn sie zu Wasser, als wenn sie zu Lande verfrachtet werden.

c) Die Gebühren für die Benützung gewisser öffentlicher Anstalten, z. B. Krahnen, Wagen, Bohlwerke und andere künstliche Landeplätze, Niederlagen u. s. w.; dann jene für geleistete Arbeiten, z. B. Lootsen- und Steuermannsdienste, Schleusen- und Brückenöffnung u. s. w.

Jedoch sind diese Gebühren, ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffes oder der Ladung gleichmäßig, nach bestimmten, öffentlich kundgemachten Tarifen, und nur für wirklich benützte Anstalten und wirklich geleistete Arbeiten einzuheben. Auch sollen die Gebühren für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art über das gegenwärtige Ausmaß nicht erhöht, und bei neu errichteten oder mit erheblichen Kosten wesentlich verbesserten nicht höher bestimmt werden, als zur Deckung der Unterhalts-Kosten sammt den Zinsen des Anlage-Capitals annäherungsweise erforderlich ist.

## Artikel XXI.

Schiffahrts-Abgaben können erhoben werden:

1. Zur Deckung der Auslagen für die Arbeiten und bleibenden Anstalten, welche die Europäische Commission zur Sicherung und Erleichterung der Schiffahrt an den Mündungen der Donau, in Gemäßheit des Artikels XVI des Pariser Tractates vom 30. März 1856 bezeichnen und ausführen lassen wird.

2. Zur Deckung der Auslagen für andere die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau bezweckende Arbeiten und bleibende Anstalten, welche die Uferstaaten-Commission im gemeinschaftlichen Einverständnisse im Interesse der Schiffahrt für nothwendig erkannt haben wird. Jedoch sollen die Abgaben dieser Art, ihr Betrag und Erhebungs-Modus ebenfalls nicht ohne gemeinsame Uebereinkunft festgesetzt, und dieselben nicht höher bemessen werden, als zur Deckung oder Verzinsung des Gesammtaufwandes an Herstellungs- und Unterhaltungs-Kosten annäherungsweise erforderlich erscheint.

## Artikel XXII.

Die Schiffsführer haben jene Vorschriften zu befolgen, welche in jedem Ufergebiete zur Sicherung der Einhebung der Zoll- und anderer

Staats-Gefälle und zur Verhinderung des Schleichhandels bestehen oder bestehen werden, sei es daß diese Vorschriften aus der inneren Gesetzgebung der Uferländer, oder aus besonderen Conventionen hervorgehen.

Die Regierungen der Uferländer werden auf die Mittel bedacht sein, in dem auf die Donauschiffahrt anzuwendenden Zollverfahren alle nach den Umständen thunlichen Erleichterungen einzuführen. Damit die Revision der Waaren bei deren Ein- oder Austritt über eine Zollgrenze so viel als möglich vereinfacht, gemildert, oder, wo es thunlich ist, gänzlich beseitiget werde, werden sie insbesondere Bestimmungen folgender Art treffen, als:

a) Die Vereinigung oder Zusammenlegung von Zollämtern;

b) die Anwendung des zollämtlichen Verschlusses der Ladungsräume der zu diesem Behufe gehörig eingerichteten Schiffe;

c) die gegenseitige Anerkennung des in einem anderen Zollgebiete nach einverständlichen Normen angelegten Collien- oder Raumverschlusses;

d) die Einschiffung von Zollwächtern, und andere gemeinsame Maßregeln. Außerdem wird jeder Uferstaat sofort die erforderliche Vorsorge treffen, damit durch seine Zollbeamten keine willkürliche Belästigung der Schiffahrt stattfinde.

## Artikel XXIII.

Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung die Häfen und Landungsplätze, wo es den Schiffen gestattet sein soll, ein- oder auszuladen, und es ist keinem Führer eines Fahrzeuges erlaubt, anderswo anzulegen, jene Fälle ausgenommen, welche im Artikel XXV vorgesehen sind.

## Artikel XXIV.

Jeder Führer soll nicht eher eine Waare einladen oder wenigstens nicht eher von dem Landungsplatze abfahren, als bis er nicht einen Frachtbrief vom Absender erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich sind.

Der Frachtbrief soll sonach enthalten:

1. Den Ort der Ladung.

2. Die Anzahl der Nummern und Zeichen der Colli, nebst Angabe der Gattung und Menge, dann der Bestimmung der darin enthaltenen Waaren.

3. Die Unterschrift des Versenders.

Enthält die Ladung Waaren, worüber mehrere Frachtbriefe ausgefertiget wurden, so ist hierüber ein Manifest nach dem Formulare zu verfassen, worin die einzelnen Frachtbriefe unter fortlaufenden Zahlen anzuführen sind.

Um statt der Zoll-Declaration (Waaren-Erklärung) dienen zu können, muß ein Frachtbrief oder Manifest mit den diesfalls vorgeschriebenen Erfordernissen versehen sein.

Artikel XXV.

Wenn einem Schiffer irgend ein zwingendes Ereigniß begegnet, welches ihn an der regelmäßigen Fortsetzung seiner Reise verhindert, so soll es ihm erlaubt sein, auch an anderen als den nach Artikel XXIII bezeichneten Orten Fahrzeug und Ladung in Sicherheit zu bringen, mag letztere zum Transit oder zum Verbrauche in dem Lande, wo ihm das Ereigniß begegnet ist, bestimmt sein. Er hat aber unverzüglich davon die nächsten Steuerbeamten oder die nächste Ortsobrigkeit in Kenntniß zu setzen, damit der Zwang, der ihn zum Anlanden bestimmt hat, glaubhaft festgestellt und ein Protokoll darüber aufgenommen werde. Eigenmächtige Vorkehrungen hat derselbe zu vermeiden.

Nimmt der Führer des Fahrzeuges, um seine Reise fortzusetzen, die Güter nachher wieder ein, welche er aus Noth ans Land gebracht hatte, so hat er davon keine Eingangs-, Ausgangs- oder Durchfuhrszölle zu entrichten.

Artikel XXVI.

Die Regierungen der Uferländer machen sich im allgemeinen Handels- und Schiffahrts-Interesse anheischig, innerhalb ihrer Gebiete einen oder mehrere Häfen zu bestimmen, welche als freie Niederlagsorte dienen sollen, und wo die, nach ihrer Beschaffenheit hiezu geeigneten Waaren aller Nationen, für kürzere oder längere Zeit, unter zollämtlicher Aufsicht in Magazinen eingelagert werden können. Solche Waaren können hierauf wieder zur weiteren Versendung auf dem Strome zugelassen werden, ohne irgend einer Abgabe unterworfen zu sein, insolange sie nicht in das Land selbst zum Verbrauche oder zum Transit eingebracht werden. Es versteht sich jedoch von selbst, daß für die Zeit ihrer Niederlage die in jedem Orte bestehenden Magazin-, Bohlwerk-, Krahn-, Waag-Gebühren u. s. w. entrichtet werden müssen.

Artikel XXVII.

Machte sich ein Schiffsführer einer Uebertretung der Zoll-Vorschriften schuldig, so soll er nach den Gesetzen jenes Landes, gegen welches die Uebertretung gerichtet war, bestraft werden.

Sollten die Zollbeamten eines Uferlandes eine Uebertretung der Zoll-Vorschriften eines andern Uferlandes entdecken, so haben sie hievon dem nächsten Zollamte des letzteren Uferlandes schleunigst Nachricht zu geben.

Artikel XXVIII.

Die Vorschriften für die Quarantäne-Anstalten auf der Donau sollen in einer Art abgefaßt sein, daß sie den sanitäts-polizeilichen Zweck erreichen können, ohne die Schiffahrt unnöthigerweise zu behindern.

Artikel XXIX.

Insolange der Gesundheitszustand in den der Donau nahegelegenen Gegenden keinen Anlaß zu einer Besorgniß gibt, wird die Zeitfrist, welche die aus dem Meere kommenden Schiffe seit ihrem Einlaufen in den Fluß gebraucht haben, denselben in die durch die Reglements vorgeschriebene Observations- und Contumaz-Periode eingerechnet werden.

Artikel XXX.

Die Schiffe, welche die Donau befahren, sollen keiner Quarantäne-Maßregel unterzogen werden, wenn während der Dauer von zwölf Monaten weder in der europäischen Türkei, noch in den übrigen Uferländern des besagten Flusses der Verdacht einer Pestkrankheit vorhanden ist.

Es ist wohlverstanden, daß die aus dem Meere kommenden Schiffe dieselbe Begünstigung genießen werden, sobald sie den, nach Maßgabe ihrer Provenienz, durch die Reglements vorgeschriebenen Maßregeln unterzogen worden sind.

Artikel XXXI.

Die Regierungen der Uferländer behalten sich im Interesse der Schiffahrt vor, weiter noch alle jene Bestimmungen zu treffen, welche ihnen die Erfahrung anrathen sollte, um das Quarantäne-System so viel als möglich zu vereinfachen.

Artikel XXXII.

In Schiffbruchs- oder anderen Unglücksfällen werden die Local-Behörden des Landes, in welchem der Unfall sich ereignet hat, allsogleich die durch die Umstände gebotenen Rettungs- und Sicherheits-Anstalten treffen.

Es ist wohlverstanden, daß das Strandrecht für immer aufgehoben bleibt.

## Artikel XXXIII.

Um Schiffbrüche und andere Unglücksfälle auf der Donau so viel als möglich zu vermeiden, sowie zur größeren Sicherheit und Erleichterung der Schiffahrt, wird jede Regierung an den geeigneten Stellen für einen gehörig organisirten Lootsendienst sorgen.

Die Schiffe, welche auf der Donau fahren, sind verpflichtet, gesetzlich befugte Lootsen auf jenen Strecken des Stromes aufzunehmen, wo dies gegenwärtig vorgeschrieben ist, oder künftig sein wird, und sich den bezüglichen Verordnungen zu fügen.

Die Uferstaaten-Commission wird eine Revision der vorhandenen Vorschriften über den Lootsenzwang vornehmen.

## Artikel XXXIV.

Die Regierungen der Uferländer behalten sich vor, im gemeinsamen Einverständnisse mittelst der permanenten Commission die umständlicheren Schiffahrts- und Strompolizei-Reglements festzustellen.

Einstweilen werden die in jedem Uferlande bestehenden oder allenfalls noch erscheinenden Gesetze und Vorschriften dieser Art auf alle Fälle anwendbar sein, welche in der gegenwärtigen Schiffahrts-Acte nicht vorgesehen sind.

Die Anordnungen, welche die Europäische Commission für die Beschiffung der Donau-Mündungen provisorisch zu treffen finden wird, um die ihr durch den Artikel XVI des Pariser Tractates vom 30. März 1856 angewiesene Aufgabe zu erfüllen, haben so lange in Wirkung zu bleiben, als dies für erforderlich erkannt werden wird.

## Artikel XXXV.

Die Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrts-Acte sollen auch auf die Floßfahrt auf der Donau angewendet werden, so weit sie sich dazu eignen.

Anstatt des im Artikel XVI vorgezeichneten Patentes muß der Führer eines Flosses mit einem nach dem beiliegenden Muster D ausgestellten Flösserpatente von einer zuständigen Behörde eines Uferlandes versehen sein. Bezüglich der Ausstellung und Einziehung der Flösserpatente wird im Uebrigen nach denselben Grundsätzen vorgegangen werden, welche in den Artikeln XVI und XVII ausgesprochen sind.

Eines Patentes nach Vorschrift des Artikels XIV bedürfen die Flösse nicht. Jedoch muß der Führer jedes Flosses mit den geeigneten Papieren zur Nachweisung des Eigenthümers oder Absenders und der Herkunft und Bestimmung des Flosses versehen sein und selbe auf Verlangen der Schiffahrts-Behörde vorweisen.

## Artikel XXXVI.

Die Regierungen der Uferländer verpflichten sich, jede für ihren Theil, jene Arbeiten ausführen zu lassen, welche die Uferstaaten-Commission im gemeinsamen Einverständnisse im Sinne des Artikels XVII Nr. 3 des Pariser Tractates vom 30. März 1856 als nothwendig erkennen wird.

Die Deckung der Herstellungs- und Erhaltungskosten dieser Arbeiten hat in Gemäßheit des Artikel XXI, Nr. 2 der gegenwärtigen Schiffahrts-Acte zu geschehen.

## Artikel XXXVII.

Zum Behufe der Vollziehung der Bestimmungen des vorigen Artikels wird die Commission Sachverständige beauftragen, nacheinander die verschiedenen Theile der Donau von dem Punkte, wo sie schiffbar wird, bis Isaktscha zu befahren, um die Beschaffenheit der physischen Hindernisse, welche der Strom dermalen darbietet, zu untersuchen und sodann die ihnen nothwendig erscheinenden Arbeiten zu bezeichnen.

Es versteht sich, daß die unter dem Namen des Eisernen Thores bekannte Stromstrecke vorzugsweise einen Gegenstand dieser Untersuchung zu bilden habe.

Die Commission wird hierauf nach den Ergebnissen dieser Studien im gemeinsamen Einverständnisse jene Arbeiten bezeichnen, welche in die im vorigen Artikel erwähnte Kategorie zu fallen haben.

## Artikel XXXVIII.

Was die Schiffbarkeit des Stromes von Isaktscha abwärts betrifft, wird die Uferstaaten-Commission sich nach den im Artikel XVII, Nr. 4, und Artikel XVIII des Pariser Tractates vom 30. März 1856 enthaltenen Bestimmungen richten.

## Artikel XXXIX.

Die Regierungen der Uferländer versprechen, im Interesse des Verkehrs und der Schiffahrt auf der Donau alle Sorgfalt zu verwenden, um die Schiffbarkeit dieses Flusses immer mehr durch Maßnahmen zu verbessern, welche, ohne in die Kategorie der verbindlichen Arbeiten im Sinne des Artikels XXXVI zu fallen, ihnen dennoch nützlich oder nothwendig erscheinen werden.

## Artikel XL.

Es sollen keine Strom- oder Uferbauten auf der Donau gestattet werden, welche der Schiffbarkeit dieses Stromes nachtheilig werden könnten.

Die Regierungen der Uferländer werden überdies die nöthigen Vorkehrungen treffen, auf daß Mühlen oder andere Kunstanlagen irgend einer Art, welche auf diesem Strome bestehen, oder künftig errichtet werden, der Schiffahrt nie eine Hemmung verursachen können.

Auch soll der freie Durchlaß durch die Brücken den Schiffen und Flössen so schnell als möglich gewährt werden.

## Artikel XLI.

Die an den Ufern der Donau bestehenden Leinpfade sollen, insoweit es das Bedürfniß der Schiffahrt erheischt, in gutem Stande erhalten werden.

Die Schiffsführer sind für allen durch die Mannschaft oder die Zugthiere ihrer Fahrzeuge an den Leinpfaden oder in deren Nähe angerichteten Schaden verantwortlich.

## Artikel XLII.

Die Regierungen der Uferländer machen sich verbindlich, jede in ihrem Gebiete, die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, damit Lade- und Landungsplätze zur öffentlichen Benützung nach Maßgabe des sich zeigenden Bedürfnisses hergestellt werden, und damit auch, soweit es sich erzwecken läßt, eine genügende Anzahl von Magazinen und Lagerplätzen für die Waaren vorhanden seien.

## Artikel XLIII.

An allen geeigneten Orten der Donau sollen Pegel errichtet werden und regelmäßige Beobachtungen des Wasserstandes stattfinden.

## Artikel XLIV.

Die permanente Uferstaaten-Commission wird innerhalb der Grenzen ihres Wirkungskreises über die Ausführung und Aufrechthaltung der Bestimmungen der gegenwärtigen Schiffahrts-Acte wachen.

Eine weitere Verständigung wird diesen Wirkungskreis, sowie die besonderen Bestimmungen über die organischen Einrichtungen der Commission feststellen.

## Artikel XLV.

In Allem, was nicht durch gegenwärtige Schiffahrts-Acte geregelt ist, bleiben die bereits bestehenden Verträge, Conventionen und Verabredungen zwischen den Uferstaaten in Wirksamkeit.

Artikel XLVI.

Die gegenwärtige Schiffahrts-Acte soll mit dem 1. Jänner 1858 in Kraft treten, und die Regierungen der Uferländer werden sich gegenseitig die erforderlichen Mittheilungen über die Vollzugsmaßregeln machen.

Artikel XLVII.

Diese Schiffahrts-Acte wird ratificirt und die Ratificationen werden zu Wien binnen sechs Wochen, oder wenn möglich früher ausgewechselt werden.

Zur Urkund dessen haben die respectiven Abgeordneten dieselbe unterzeichnet und mit ihrem Wappensiegel versehen.

So geschehen zu Wien den siebenten Tag des Monates November des Jahres Eintausend achthundert sieben und fünfzig.

(L. S.) F. S. von Blumfeld.
(L. S.) F. S. von Daxenberger.
(L. S.) G. A. Davoud.
(L. S.) Adolf Müller.

---

XIV.

## Verordnung des Handelsministeriums und des Armee-Ober-Commando vom 12. Juli 1858

giltig für alle Kronländer, mit Einschluß der Militärgrenze,

betreffend die Competenz zur Verleihung der Concessionen für den Betrieb der Dampfschiffahrt auf den österreichischen Binnengewässern.

In Folge der mit Allerhöchster Entschließung vom 5. Juli 1858 herabgelangten Genehmigung Seiner k. k. apostolischen Majestät wird von dem Handelsministerium und dem Armee-Ober-Commando in theilweiser Abänderung der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 und des Erlasses des Armee-Ober-Commando vom März 1858, ferner der in Folge Allerhöchster Entschließungen vom 20. October und 23. December 1854 erflossenen Handelsministerial-Verordnung vom 4. Jänner 1855 verordnet:

1. Die Concessionen zur Dampfschiffahrt auf der Donau sind für die Beschiffung dieses Stromes allgemein ohne Beschränkung auf eine bestimmte Strecke zu ertheilen, und es steht diese Concessions-Ertheilung jener politischen Landesstelle, beziehungsweise jenem Landes-General-

Commando zu, in deren Gebiete das Unternehmen seinen ordentlichen Standort hat.

2. Desgleichen steht die Ertheilung der Dampfschiffahrts-Concession für die übrigen Binnen- und Grenzgewässer des österreichischen Reiches, mit Einschluß der Nebenflüsse der Donau, auch, wenn die zu ertheilende Fahrtberechtigung auf mehrere Landesverwaltungs-Gebiete sich ausdehnt, jenen politischen Landesstellen, beziehungsweise Landes-General-Commanden zu, in deren Verwaltungsgebiete die Unternehmung ihren Standort hat; doch berechtigen diese Concessionen fortan nur zur Befahrung der ausdrücklich darin benannten Wasserstrecke.

3. Der Instanzenzug gegen Entscheidungen der politischen Landesstellen geht an das Handelsministerium; gegen Entscheidungen der Landes-General-Commanden an das Armee-Ober-Commando, welche Behörden nöthigenfalls das gegenseitige Einvernehmen pflegen werden.

4. Die besonderen Vorschriften über die Gründung von Vereinen zum Betriebe einer Dampfschiffahrts-Unternehmung bleiben hiebei unberührt.

5. Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

In Vertretung Seiner k. k. Hoheit
Freiherr von Eynatten m. p. F.-M.-L.
Ritter von Toggenburg m. p.

---

## XV.

# Schiffahrts-Acte für die Donau-Mündungen vom 2. November 1865.

Unterzeichnet in Galacz am 2. November 1865, ratificirt durch das Protokoll der am 28. März 1866 zu Paris abgehaltenen Conferenz-Sitzung.

### Schiffahrts-Acte für die Donau-Mündungen.

Nachdem in Folge des Artikels 16 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 eine europäische Commission eingesetzt wurde, um den stromabwärts von Isaktscha liegenden Theil der Donau, deren Mündungen und die angrenzenden Theile des Meeres in den bestmöglichen Zustand der Schiffbarkeit zu setzen,

und nachdem die gedachte Commission, in Vollziehung dieses Mandates, nach einer neunjährigen Thätigkeit dahin gelangt ist, in der Regelung der Schiffahrt, insbesondere durch Errichtung von zwei Dämmen an der Mündung des Sulina-Armes, in Folge welcher diese Mündungen auch Schiffen von großem Tiefgange zugänglich geworden sind, durch die Ausführung von Regulirungs- und Baggerungs-Arbeiten im Laufe dieses Armes, durch Wegräumung der gescheiterten Schiffe und durch Aufstellung eines Boyen-Systems, ferner durch Errichtung eines Leuchtthurmes an der St. Georgs-Mündung, Einführung eines regelmäßigen Bergedienstes und Gründung eines Marinespitals in Sulina, — endlich durch provisorische Regelung der verschiedenen Zweige des Schiffahrts-Betriebes auf dem zwischen Isaktscha und dem Meere sich erstreckenden Flußabschnitte, — wichtige Verbesserungen zu erzielen:

so haben jene Mächte, welche den gedachten Vertrag, abgeschlossen in Paris am 30. März 1856, unterzeichnet haben, — in dem Wunsche, darzuthun, daß die europäische Commission, indem sie solchergestalt einen wesentlichen Theil ihrer Aufgabe erfüllt, — den Absichten dieser Mächte entsprechend vorgegangen ist, und um durch eine öffentliche Acte die Rechte und Verpflichtungen festzustellen, welche durch die neu herbeigeführten Verhältnisse an der untern Donau für die verschiedenen Betheiligten und namentlich für alle Flaggen geschaffen wurden, welche diesen Fluß beschiffen, ihre Bevollmächtigten ernannt,

welche nach Vorweisung ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgende Bestimmungen vereinbart haben:

## Abschnitt I.

## Bestimmungen, betreffend die materiellen Bedingungen der Schiffahrt.

### Artikel 1.

Alle Werke und Anstalten, welche in Ausführung des Artikel 16 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 errichtet wurden, bleiben nebst Allem, was zu denselben gehört, dem ausschließlichen Zwecke der Donauschiffahrt gewidmet, und können aus keinem wie immer Namen habenden Anlasse diesen Bestimmungen entzogen werden; dieselben werden unter diesem Titel unter die Garantie und den Schutz des Völkerrechtes gestellt.

Der europäischen Donau-Commission oder der Behörde, welche in ihre Rechte eintreten wird, bleibt, mit Ausschluß jeder anderwärtigen

Einmischung, die Aufgabe, diese Werke und Anstalten zum Vortheile der Schiffahrt zu verwalten, über deren Fortbestand und Erhaltung zu wachen, und für ihre Entwicklung alles zu thun, was die Bedürfnisse der Schiffahrt erfordern werden.

Artikel 2.

Der Europäischen Commission oder der Behörde, welche an ihre Stelle treten wird, wird insbesondere die Befugniß vorbehalten, alle Arbeiten zu bezeichnen und ausführen zu lassen, welche in dem Falle für nothwendig erachtet werden, als die bis heutzutage provisorischen Verbesserungen an dem Flußarme und der Mündung von Sulina definitiv hergestellt werden sollten, und um die Eindämmung dieser Mündung in dem Maße zu verlängern, als es der Stand der Durchfahrt erfordern wird.

Artikel 3.

Es wird der besagten Europäischen Commission vorbehalten, die Amelioirung an der Mündung und dem Arme von St. Georg, welche bereits im gemeinschaftlichen Einvernehmen beschlossen und einfach bis heute vertagt wurde, vorzunehmen.

Artikel 4.

Die hohe Pforte verpflichtet sich, in Zukunft wie bisher der Europäischen Commission oder der Behörde, welche an ihre Stelle treten wird, alle Unterstützung und allen Beistand angedeihen zu lassen, deren eine oder die andere zur Ausführung der Kunstbauten und überhaupt zu Allem, was die Erfüllung ihrer Aufgabe betrifft, benöthigen wird. Dieselbe wird darüber wachen, daß die Donau-Ufer von Isaktscha bis zum Meere von allen Anbauten, Servituten und jederlei anderen Hindernissen frei bleiben, und wird fortfahren, unter Vorbehalt der jährlichen Zinsabgaben, denen der Grundbesitz in der Türkei unterworfen ist, der Commission im Hafen von Sulina das linke Ufer, vom Ausgangspunkte des Norddammes auf eine Entfernung von 760 Meter stromaufwärts und in einer Breite von 150 Meter vom Ufer aus gerechnet, zur freien Verfügung zu überlassen.

Die hohe Pforte willigt ferner ein, zum Behufe der Baulichkeiten, welche die gedachte Commission oder die an ihre Stelle tretende Behörde für den Hafendienst in Sulina, für das Marinehospital und für andere Erfordernisse der Administration zu errichten für gut halten wird, am rechten Ufer einen angemessenen Bauplatz zu überlassen.

Artikel 5.

Für den Fall, als die Europäische Commission von dem im Artikel 3 erwähnten Vorbehalte, betreffend die Amelioration der Mündung und des Armes von St. Georg, Gebrauch machen würde, willigt die hohe Pforte ein, daß die gedachte Commission, sobald es erforderlich sein wird, über jene zur Staatsdomäne gehörigen Terrains und Bauplätze verfügen dürfe, welche sowohl zum Baue der Werke, als zur Herstellung der Anstalten, die in Folge oder als Ergänzung dieser Amelioration in Angriff genommen werden sollen, als nothwendig zu bezeichnen und in Vorhinein zu bestimmen sein werden.

Artikel 6.

Es ist selbstverständlich, daß auf dem einen oder anderen Flußufer und in den Häfen von Sulina und St. Georg weder von der Landesbehörde, noch von den Handels- und Schiffahrtsgesellschaften, noch von Privaten Landungsplätze, Quais und Etablissements dieser Art errichtet werden dürfen, deren Pläne nicht der Europäischen Commission vorgelegt, und von dieser als dem allgemeinen Projecte der Quais entsprechend und den Erfolg der Verbesserungsarbeiten in keiner Weise beeinträchtigend erkannt worden sind.

## Abschnitt II.

## Allgemeine Verfügungen bezüglich der administrativen Schiffahrtsordnung.

### §. 1.

### Von den Reglements im Allgemeinen.

Artikel 7.

Die Schiffahrt auf den Donaumündungen untersteht dem Schiffahrts- und Polizei-Reglement, welches von der Europäischen Commission am heutigen Tage festgesetzt wurde, und welche unter lit. A der gegenwärtigen Acte angeschlossen bleibt, und hiemit dieselbe Kraft und Giltigkeit erhält, als wenn es einen integrirenden Theil derselben bilden würde.

Es versteht sich, daß dieses Reglement, nicht nur so weit es sich um die Flußpolizei, sondern auch um die Erledigung der aus der Ausübung der Schiffahrt entstehenden Civilstreitigkeiten handelt, Gesetzeskraft hat.

Artikel 8.

Der Betrieb der Schiffahrt auf der unteren Donau wird unter die Amtsgewalt und Ueberwachung des General-Inspectors der untern Donau und des Hafen-Capitäns von Sulina gestellt.

Diese beiden, von der hohen Pforte ernannten Organe haben alle ihre Amtsacte in Gemäßheit des Reglements, dessen Anwendung ihnen anvertraut ist, und für dessen genaue Beobachtung sie beeidigt werden, auszuüben. Die unter ihrer Autorität erflossenen Aussprüche werden im Namen Seiner Majestät des Sultans erlassen.

Im Falle die Europäische Commission oder die permanente Ufer-Commission eine von einem oder dem andern der gedachten Organe gegen das Schiffahrts- und Polizei-Reglement begangene Uebertretung oder Verletzung nachweist, wir dieselbe bei der hohen Pforte dessen Absetzung verlangen. Wenn die hohe Pforte zu einer neuerlichen Untersuchung der bereits von der Commission nachgewiesenen Facten schreiten zu sollen glaubt, wird letzterer das Recht zustehen, sich dabei durch einen Delegirten vertreten zu lassen, und die hohe Pforte wird, — wenn die Schuld des Angeklagten gehörig erwiesen sein wird, — ohne Zögerung für Besetzung seiner Stelle durch eine andere Person Sorge tragen.

Außer dem im vorhergehenden Paragraphe vorbedachten Falle können der General-Inspector und der Hafen-Capitän von Sulina von ihren bezüglichen Posten nur auf ihr Ansuchen oder in Folge eines Einverständnisses zwischen der hohen Pforte und der Europäischen Commission entfernt werden.

Diese Beamten werden somit einer wie der andere unter der Ueberwachung der Europäischen Commission ihr Amt handeln.

Der General-Inspector, die Hafen-Capitäne von Sulina und Tultscha und die (vom General-Inspector abhängigen) Aufseher werden von der ottomanischen Regierung besoldet.

Sie werden aus sachverständigen Personen gewählt.

## Artikel 9.

Gemäß der durch Artikel 15 des Pariser Vertrages bestätigten Grundsätze der Wiener Congreßacte erstreckt sich die Amtswirksamkeit des General-Inspectors und des Hafen-Capitäns von Sulina ohne Unterschied auf alle Flaggen.

Der General-Inspector ist speciell zur Handhabung der Flußpolizei, stromabwärts von Isaktscha, mit Ausschluß des Hafens von Sulina, berufen; -- ihn unterstützen Aufseher, welche auf den verschiedenen Flußstationen seines Amtsbezirkes vertheilt sind.

Der Hafen-Capitän von Sulina ist mit der Polizei des Hafens und der äußeren Rhede von Sulina betraut.

Eine besondere, gemeinschaftlich vereinbarte Instruction wird die Wirksamkeit des General-Inspectors und des Hafen-Capitäns von Sulina in ihren Details regeln.

Artikel 10.

Die Capitäns der Handelsschiffe, was immer für einer Nationaliät sie angehören, haben den ihnen, gemäß dem Schiffahrts- und Polizei-Reglement von dem General-Inspector und dem Hafen-Capitän von Sulina ertheilten Befehlen Folge zu leisten.

Artikel 11.

Die Vollziehung des Schiffahrts- und Polizei-Reglements ist außerdem, so wie auch die Anwendung des Tarifs, von welchem in dem 13. und den folgenden Artikeln der gegenwärtigen Acte die Rede sein wird, durch das Einschreiten der, gemäß Artikel 19 des Pariser Vertrages, an den Donaumündungen stationirten Kriegsschiffe gewährleistet.

Jede Schiffsstation schreitet bezüglich der Schiffe ihrer Nationalität und derjenigen ein, deren Flagge sie, sei es kraft der Verträge oder des Herkommens, sei es in Folge einer allgemeinen oder besonderen Uebertragung, zu schützen berufen ist.

In Ermanglung eines zur Intervention berufenen Kriegsschiffes können die mit der Flußpolizei betrauten Behörden sich an die Kriegsschiffe der Territorialmacht wenden.

Artikel 12.

Selbstverständlich behält das der gegenwärtigen Acte angeschlossene Schiffahrts- und Polizei-Reglement Gesetzeskraft bis zu dem Momente, wo über die im Artikel 17 des Pariser Vertrages vorbedachten Reglements in gemeinschaftlichem Einvernehmen ein Beschluß gefaßt und dieselben in Wirksamkeit gesetzt werden.

Dasselbe gilt von den Bestimmungen der obigen Artikel 8, 9 und 10, insoweit dieselben die Befugnisse des General-Inspectors betreffen.

§. 2.

**Vom Schiffahrtsgebühren-Tarif.**

Artikel 13.

Nachdem der Artikel 16 des Pariser Vertrages der Europäischen Commission das Recht eingeräumt hat, der Schiffahrt zur Deckung der Kosten für die oben erwähnten Arbeiten und Anstalten eine Abgabe in

einem entsprechenden Ausmaße aufzuerlegen, — und die Commission, von diesem Rechte Gebrauch machend, den am 7. März 1863 revidirten Tarif vom 25. Juli 1860 festgesetzt hatte, dessen Erträgniß ihr die nöthigen Mittel zur Vollendung der Arbeiten von Sulina verschafft, ist man durch die gegenwärtige Acte ausdrücklich dahin übereingekommen, daß der oben besagte Tarif, dessen Bestimmungen soeben ergänzt wurden, — für die Zukunft bindend bleiben solle.

Zu diesem Zwecke wurde der fragliche Tarif der gegenwärtigen Acte unter lit. B angeschlossen, und erhält hiemit dieselbe Kraft und Wirksamkeit, als wenn derselbe einen integrirenden Theil dieser Acte bilden würde.

## Artikel 14.

Das Ergebniß der Abgabe wird bestimmt:

1. Vor Allem und vorzugsweise zur Rückzahlung der von der Europäischen Commission abgeschlossenen und von derselben noch abzuschließenden Anleihen zum Behufe der Vollendung der Ameliorations-Arbeiten an den Donaumündungen.

2. Zur Deckung der Kosten für Verwaltung und Instandhaltung der Arbeiten und Etablissements.

3. Zur Amortisirung der der Commission von Seite der hohen Pforte geleisteten Vorschüsse; diese Amortisirung wird in Gemäßheit der diesfalls zwischen der Europäischen Commission und dem Abgeordneten Sr. Majestät des Sultans unterm heutigen Tage abgeschlossenen besonderen Uebereinkunft erfolgen.

Der allfällige Ueberschuß dieses Erträgnisses wird in Aufbewahrung gehalten, um jene Auslagen decken zu können, welche die Verlängerung der Dämme bei Sulina oder die Ausführung anderer Arbeiten, welche die Europäische Commission oder die an ihre Stelle tretende Behörde ferner für zweckmäßig erachten wird, nach sich ziehen könnten.

Es ist überdies ausdrücklich bestimmt worden, daß kein Theil der Beträge, welche durch die von den Seeschiffen eingehobenen Abgaben eingehen, — oder der durch die Widmung dieser Abgaben realisirten Anleihen zur Deckung solcher Kosten verwendet werden dürfe, welche auf die Arbeiten oder die Verwaltung eines stromaufwärts von Isaktscha gelegenen Flußabschnittes Bezug haben.

## Artikel 15.

Nach Ablauf eines jeweiligen Zeitraumes von fünf Jahren und in der Absicht, wo möglich die der Schiffahrt auferlegten Lasten zu ver-

mindern, wird durch die Abgeordneten der Mächte, welche den obgedachten Tarif festgesetzt haben, — eine Revision der Bestimmungen desselben vorgenommen und der Betrag der Abgaben, soweit es möglich sein wird, und unter Beibehaltung der für nöthig erachteten Durchschnitts-Einnahme, herabgesetzt werden.

### Artikel 16.

Der Modus der Einhebung der Abgabe, sowie die Verwaltung der Schiffahrtscasse von Sulina werden wie bisher durch die dermal geltenden Bestimmungen geregelt werden.

Der mit der Einhebung betraute Rechnungsbeamte wird von der Europäischen Commission oder der an ihre Stelle tretenden Behörde mit absoluter Stimmenmehrheit ernannt, und wird unter ihren directen Befehlen Amt handeln.

Die General-Controle der Casse-Operationen wird durch einen Beamten geübt, dessen Ernennung der ottomanischen Regierung zusteht.

Alljährlich wird in den Amtsblättern der verschiedenen Mächte eine detaillirte Bilanz der Operationen der Schiffahrtscasse, sowie ein Ausweis zum Behufe der Einsicht in die Vertheilung und Verwendung der tarifmäßigen Erträgnisse veröffentlicht werden.

### Artikel 17.

Nachdem die General-Verwaltung der Leuchtthürme des ottomanischen Reiches sich verpflichtet hat, für die Bestreitung der Beleuchtungs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der das Beleuchtungssystem der Donaumündungen bildenden Leuchtthürme zu sorgen, so wird der auf die Leuchtthurmgebühren entfallende aliquote Theil der in Sulina eingehobenen Abgabssummen zu Handen der gedachten Commission erlegt werden, — unter der Voraussetzung jedoch, daß diese Gebühren, insoferne es sich um die bereits bestehenden und noch ferner zu errichtenden Leuchtthürme handelt, — nur die Deckung der wirklichen Auslagen zum Gegenstande haben dürfen.

## §. 3.

## Von den Quarantainen.

### Artikel 18.

Die für die Donaumündungen giltigen Sanitätsvorschriften werden auch ferner durch den in Constantinopel eingesetzten Ober-Sanitätsrath geregelt, in welchem die verschiedenen, bei der hohen Pforte beglaubigten auswärtigen Missionen durch Abgeordnete vertreten sind.

Diese Vorschriften werden in einer Weise abgefaßt werden, welche — in richtigem Maßstabe den Bürgschaften für den Sanitätszustand einer — sowie den Bedürfnissen des Seehandels andererseits Rechnung trägt, — und werden, so weit thunlich, die in den nachstehenden Artikeln 19 und 20 aufgestellten Grundsätze zum Ausgangspunkte nehmen.

Artikel 19.

Die stromabwärts auf der Donau gehenden Schiffe sollen von jeder sanitären Ueberwachung frei bleiben, — dasselbe gilt von den vom Meere ankommenden Schiffen, so lange im Orient keine Pestepidemie herrscht; — diese Schiffe sind einfach zur Vorweisung ihres Gesundheitspasses an die Behörde der Häfen, in welchen sie vor Anker gehen, zu verhalten.

Artikel 20.

Wenn eine Pestepidemie im Oriente ausbricht, — und die Anwendung von Sanitätsmaßregeln auf der unteren Donau für nöthig erachtet wird, so kann die Quarantaine von Sulina wieder errichtet werden, — die vom Meere einlangenden Schiffe werden in diesem Falle in Sulina die Quarantaine-Formalitäten zu erfüllen gehalten sein, und können, — wenn die Epidemie die europäisch-türkischen Provinzen noch nicht ergriffen hat, — bei ihrer Fahrt stromaufwärts keiner Sanitätsmaßregel mehr unterzogen werden.

Wenn jedoch im Gegentheile bereits eine oder mehrere der Donau-Ufer-Provinzen von der Epidemie ergriffen sind, so werden Quarantaine-Anstalten dort, wo es nöthig erscheint, auf dem das türkische Gebiet durchlaufenden Theile des Flusses errichtet werden.

## Abschnitt III.

## Neutralität.

Artikel 21.

Alle Arten Werke und Anstalten, welche von der Europäischen Commission oder von der Behörde, welche an ihre Stelle treten wird, — in Vollziehung des Artikels 16 des Pariser Vertrages, — ins Leben gerufen werden, — insbesondere die Schiffahrtscasse von Sulina, — sowie jene, welche noch ferner errichtet werden mögen, — genießen der im Artikel 11 des gedachten Vertrages stipulirten Neutralität, und werden, im Falle eines Krieges, von allen kriegführenden Theilen in gleichem Maße respectirt.

Die Begünstigung dieser Neutralität wird sich nebst den daraus entspringenden Verpflichtungen auf die Schiffahrts-General-Inspection, auf die Hafenverwaltung von Sulina, auf das Personale der Schiffahrtscasse und des Marinehospitals, endlich auf das mit der Ueberwachung der Arbeiten betraute technische Personale erstrecken.

Artikel 22.

Die gegenwärtige Acte wird ratificirt werden, — jeder der hohen contrahirenden Theile wird in einer einzigen Ausfertigung ratificiren, — und die Ratificationen werden in einem Zeitraume von zwei Monaten, oder womöglich noch früher, bei der Kanzlei des kaiserlichen Divans in Constantinopel hinterlegt werden *).

Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten den Act unterzeichnet und demselben ihr Siegel beigesetzt.

Gegeben zu Galatz am zweiten Tage des Monates November des Jahres Eintausend achthundert sechzig fünf.

(L. S.) A. v. Kremer m. p.
(L. S.) Ed. Engelhardt m. p.
(L. S.) J. Stokes m. p.
(L. S.) Strambio m. p.
(L. S.) Saint-Pierre m. p.
(L. S.) v. Offenberg m. p.
(L. S.) Ahmet Rassim m. p.

*) Abgeändert durch das Conferenz-Protokoll vom 29. März 1866.

---

(Als Beilage A zu dem Schiffahrts-Acte für die Donau-Mündungen.)

## Schiffahrts- und Polizei-Reglement vom 8. November 1870*)

### giltig für die untere Donau.

Mit Rücksicht auf Artikel 112 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements für die untere Donau ddo. 2. November 1865, welches der Schiffahrts-Acte für die Mündungen des genannten Flusses angeschlossen, in Galatz am selben Tage unterzeichnet und in der Sitzung der Pariser Conferenz vom 28. März 1866 ratificirt wurde;

---

*) Da das Reglement vom Jahre 1865 abgeändert wurde und an dessen Stelle das vom Jahre 1870 in Geltung getreten ist, erscheint hier nur das letztere abgedruckt.

in Erwägung, daß im Sinne dieses Artikels 12 das gedachte Reglement in einem großen Theile seiner Bestimmungen modificirt wurde;

daß andererseits neue Bestimmungen erlassen wurden, um den nach Inslebentreten des erwähnten Reglements vom 2. November 1865 erkannten Bedürfnissen zu genügen;

in Würdigung, daß diese Verschiedenheit der für die untere Donau giltigen Polizeiverfügungen den Schiffahrern die leichte Aneignung einer genügenden Kenntniß der für sie verbindlichen Bestimmungen erschwert;

daß es daher zweckmäßig ist, diese Bestimmungen, nach einer neuerlichen Prüfung, in einem einzigen Reglement zusammenzufassen:

beschließt die Europäische Donau-Commission das nachstehende Reglement.

## Allgemeine Bestimmungen.

### Artikel 1.

Der Betrieb der Schiffahrt auf der unteren Donau, abwärts von Isaktscha, steht unter der Autorität des General-Inspectors der unteren Donauschiffahrt und des Hafen-Capitäns von Sulina.

Diese beiden Organe fungiren unter der Aufsicht der Europäischen Donau-Commission; ihre Autorität erstreckt sich auf alle Flaggen ohne Unterschied.

### Artikel 2.

Die Vollziehung der für die untere Donau geltenden Reglements ist ingleichen durch das Einschreiten der zufolge Artikel 19 des Pariser Vertrages an den Mündungen stationirten Kriegsschiffe gewährleistet.

Jede Schiffsstation schreitet bezüglich der Schiffe ihrer Nationalität sowie derjenigen ein, deren Flagge sie entweder kraft der Verträge oder des Herkommens, oder kraft einer allgemeinen oder besonderen Delegation zu schützen berufen ist.

In Ermanglung eines zur Intervention berechtigten Kriegsschiffes können die Behörden, welchen die Strompolizei untersteht, die Kriegsschiffe der Territorialmacht in Anspruch nehmen.

### Artikel 3.

Die Polizei auf der unteren Donau, mit Ausschluß des Hafens von Sulina, ist speciell unter den General-Inspector gestellt.

Er wird von mehreren, auf den verschiedenen Flußstationen seines Amtsbezirkes vertheilten Aufsehern unterstützt.

Artikel 4.

Der Hafen-Capitän von Sulina ist mit der Polizei im Hafen und auf der äußeren Rhede von Sulina beauftragt.

Artikel 5.

Die Handels-Capitäne was immer für einer Nationalität sind gehalten, den ihnen kraft des gegenwärtigen Reglements von Seite des General-Inspectors und des Hafen-Capitäns von Sulina oder der denselben unterstehenden Organe zukommenden Befehlen Folge zu leisten.

Sie sind in gleicher Weise gehalten, denselben, wenn sie dazu aufgefordert werden, ihre Namen, sowie die Nationalität und die Namen ihrer Schiffe anzugeben und die Musterrolle vorzulegen, ohne daß hierdurch den Bestimmungen der unten folgenden Artikel 10, 17, 23 und 74 vorgegriffen würde.

Eine von der Europäischen Commission erlassene specielle Instruction regelt die Thätigkeit des General-Inspectors und des Hafen-Capitäns in ihren Details.

Artikel 6.

Außer den richterlichen Functionen, welche sie in den durch die Artikel 90 und 151 des gegenwärtigen Reglements vorgesehenen Fällen ausüben, fällen der General-Inspector und der Hafen-Capitän von Sulina summarische Erkenntnisse in den Streitigkeiten zwischen den Capitänen und ihren Mannschaften, wobei sie sich des Beistandes zweier Capitäne von der Nationalität der streitenden Theile oder in deren Ermanglung zweier anderer Capitäne bedienen. Sie üben jedoch diesen Theil ihrer Amtsgewalt nur insoweit aus, als ihr Einschreiten von Einem der Betheiligten verlangt worden ist und eine andere competente Behörde sich nicht am Orte befindet.

## Abschnitt I.

## Von der Polizei auf der Rhede und im Hafen von Sulina.

### Capitel I.

### Von der Polizei auf der Rhede von Sulina.

Artikel 7.

Die Rhede von Sulina umfaßt die Gewässer des Meeres in einem Umkreise von zwei Seemeilen um die Spitze des nördlichen Dammes.

Artikel 8.

Jedes auf der Rhede von Sulina von der See her anlangende Schiff hat seine Nationalflagge aufzuhissen.

Artikel 9.

Wenn dasselbe, um ein- oder auszuladen, auf der Rhede bleibt, steht es gleichwohl in Allem, was die Schiffahrtspolizei betrifft, unter den Befehlen des Hafen-Capitäns von Sulina und seiner Organe.

Es hat sich namentlich den im Abschnitte V enthaltenen, auf den Lichterdienst bezüglichen Bestimmungen zu unterziehen.

Artikel 10.

Es hat an der Stelle zu ankern, welche ihm von dem ersten oder zweiten Lootsen-Capitän zu Sulina bezeichnet wird.

Der Capitän oder der ihm Nächste im Range stellt sich hierauf innerhalb 24 Stunden in der Kanzlei des Hafen-Capitäns vor, um daselbst die Schiffspapiere zu deponiren.

Artikel 11.

Es ist den Booten der auf der Rhede ankernden Schiffe untersagt, zur Nachtzeit ohne brennende Schiffslaterne den Eingang des Hafens oder diesen selbst zu befahren.

## Capitel II.

### Von der Hafenpolizei von Sulina.

Artikel 12.

Der Hafen von Sulina umfaßt den Arm von Sulina auf eine Länge von drei Seemeilen, von der durch die Spitzen der Dämme an der Mündung gebildeten Einfahrt an gerechnet.

Artikel 13.

Kein Segel- oder Dampfschiff von mehr als 100 Tonnen darf die Einfahrt von Sulina passiren, möge es von der See her- oder den Strom herabkommen, ohne einen von der Localverwaltung patentirten Lootsen an Bord zu haben.

Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für die regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe, welche sich ihrer eigenen Lootsen bedienen können.

Von der Verpflichtung, einen patentirten Lootsen an Bord zu nehmen, sind auch jene Schiffe von nicht mehr als 150 Tonnen befreit, welche, nur mit Ballast beladen, die Sulina-Mündung durchfahren.

Der Lootsendienst ist durch die im Abschnitt IV des gegenwärtigen Reglements enthaltenen besonderen Bestimmungen geregelt.

Artikel 14.

Kein Schiff darf in den Hafen von Sulina einfahren oder denselben verlassen, ohne seine Nationalflagge aufzuhissen.

Die Hafenbehörden gestatten keinem Schiffe ohne Flagge die Durchfahrt.

Artikel 15.

Wenn der Canal von Sulina dem Hafen-Capitän wegen Unwetters unfahrbar erscheint, wird eine blaue Flagge am Leuchtthurme aufgezogen, welche anzeigt, daß die Lootsen der Administration nicht nach der Rhede fahren können.

Artikel 16.

Die Capitäne sind gehalten, an jenen Stellen vor Anker zu gehen, welche ihnen von den Hafenbehörden hiezu bezeichnet werden, und über Aufforderung dieser Behörden den Ankerplatz zu wechseln, wenn dies für nothwendig erkannt wird.

Den Dampfschiffen, deren Länge 130 englische Fuß übersteigt, sowie den Schleppzügen, ist, wenn sie auf der Bergfahrt ankommen, untersagt, in einer Abtheilung des Hafens von Sulina, wo andere Schiffe stationirt sind, umzuwenden.

Artikel 17.

Die Capitäne stellen sich innerhalb 24 Stunden nach ihrer Ankunft in der Kanzlei des Hafen-Capitäns vor, um daselbst ihre Schiffspapiere vorzuweisen.

Sie sind ferner, mit Ausnahme der Capitäne der regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe, gehalten, ihre Papiere dem Director der Navigationscasse zu Sulina vorzuweisen, welcher der Musterrolle eines jeden in die Donau einfahrenden Schiffes, von was immer für einer Tragfähigkeit, eine Stampiglie aufdrückt, welche die Worte: „Europäische Donau-Commission, Navigationscasse zu Sulina", die Jahrzahl und die Protokoll-Nummer enthält.

Wenn die Schiffe, welche aus dem Meere kommen, nicht länger als 24 Stunden in Sulina anhalten, werden die Schiffspapiere den Capitänen sogleich nach Vollziehung der vorgeschriebenen Formalitäten zurückgestellt.

Im entgegengesetzten Falle bleiben sie in der Kanzlei des Hafen-Capitäns deponirt, durch dessen Vermittlung sie, insoferne dies stattzufinden hat, der competenten Consularbehörde übermittelt werden; mit Ausnahme dieses Falles soll die Musterrolle sich immer an Bord des Schiffes befinden.

Artikel 18.

Nach dem Ankern vertäuen sich die Schiffe an den zu diesem Zwecke den beiden Ufern entlang angebrachten Haftstöcken oder an den bereits geankerten Schiffen; es dürfen jedoch längs jedes Ufers nie mehr als drei Schiffskörper Bord an Bord vertäut sein.

Sie ziehen ihren Klüverbaum und ihre Lackschieren ein, welche in keinem Falle zur Vertäuung der Boote gebraucht werden dürfen.

Während der ganzen Zeit, in welcher das Schiff vor Anker liegt, bleiben die Raaen scharf angebraßt.

Artikel 19.

Es ist den Schiffen der kleinen Cabotage, sowie den Lichterschiffen untersagt, des Nachts im Hafen umher zu fahren.

Die Hafenboote und Handelsschiffe dürfen des Nachts ihre Stelle nicht verändern, ohne eine brennende Laterne zu führen.

Artikel 20.

Es ist nicht gestattet, innerhalb des Hafens Theer oder Pech an Bord zu wärmen.

Die Capitäne haben darüber zu wachen, daß an Bord keine anderen Lichter als Glaslampen oder Laternen gebraucht werden.

Artikel 21.

Der Capitän jedes im Hafen von Sulina anlangenden Schiffes, dessen Ladung ausschließend oder zum Theile in Petroleum, Geschütz- oder Sprengpulver oder anderen explodirbaren Stoffen besteht, ist gehalten, hierüber sogleich und vor der Ankerung dem Hochbootsmann oder dem Lootsen seine Erklärung abzugeben und die Ermächtigung zur Einfuhr des Pulvers, mit welcher er versehen sein muß, vorzuweisen.

Artikel 22.

Schiffe, welche Petroleum an Bord haben, dürfen nur im unteren Theile des Hafens, am linken Ufer, stromabwärts von allen anderen Schiffen vor Anker gehen, und es ist ihnen untersagt, in einem andern Theile des Hafens sich zu vertäuen oder Anker zu werfen.

Schiffe, welche explodirende Stoffe an Bord haben, dürfen nur im oberen Theile des Hafens, stromaufwärts von allen anderen Schiffen, vor Anker gehen, und sie sind gehalten, eine rothe Flagge an der Spitze des Fockmastes zu führen.

## Artikel 23.

Ehe die Capitäne aus dem Hafen nach dem Meere hinausfahren, stellen sie sich in der Kanzlei des Hafen-Capitäns vor, um ihre Papiere vorzuweisen; ingleichen sind sie, mit Ausnahme der Capitäne der regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe, gehalten, ihre Papiere dem Director der Navigationscasse vorzulegen, der die bei der Einfahrt der Musterrolle, nach obigem Artikel 17, aufgedrückte Stampiglie nunmehr durch Ueberdrucken mit einem Stempel oblitterirt.

Die Musterrolle kann dem Capitän nicht zurückgestellt werden, bevor er sein Connaissement darüber, ob das Schiff beladen austritt, vorlegt; bei Schiffen jedoch, welche ihre Ladung auf der Rhede von Sulina einnehmen oder ergänzen, kann die Vorlage des Connaissements durch jene eines von der competenten Consular- oder Localbehörde bestätigten Manifestes ersetzt werden, welches die Gattung und Menge der eingeladenen Waaren angibt. Dieses Manifest muß gleichfalls vor Rücknahme der Musterrolle vorgelegt werden.

Nach Berichtigung der durch den bestehenden Tarif an der Sulina-Mündung eingeführten Schiffahrtsgebühren und nach Erlegung oder Consignation der, kraft des Schiffahrts-Polizei-Reglements oder kraft des obgenannten Tarifes verhängten Geldstrafen wird die Musterrolle der Kanzlei des Hafen-Capitäns vorgelegt, wo stets die letzte Abfertigung der abgehenden Schiffe stattzufinden hat und welche den Capitänen dieser Schiffe den Passirschein erfolgt, dessen sie bedürfen, um in die See zu stechen.

## Artikel 24.

Der Capitän jedes Schiffes, welches in Folge eines Unfalles oder widrigen Windes im Hafen von Sulina Zuflucht sucht oder genöthigt ist, dahin wieder zurückzukehren, nachdem es daraus ausgelaufen war, um in die See zu stechen, ist gehalten, sich innerhalb 24 Stunden, nach dem Einlaufen, in der Kanzlei des Hafen-Capitäns vorzustellen, um daselbst seine Erklärung abzugeben.

Auch ist er gehalten, in derselben Frist dem Director der Navigationscasse zu Sulina seine Musterrolle vorzuweisen. Diese Rolle wird ihm sogleich zurückgestellt.

Artikel 25.

Schiffe, welche in einem der im vorstehenden Artikel vorgesehenen Fälle in den Hafen von Sulina einlaufen, dürfen nur im unteren Theile des Hafens, an jenem Punkte, welcher ihnen durch den Hochbootsmann oder durch den Lootsen angewiesen wird, vor Anker gehen.

## Capitel III.

### Gemeinschaftliche Verfügungen für die Rhede und den Hafen von Sulina.

Artikel 26.

Der Artikel 73 des gegenwärtigen Reglements, welcher das Auswerfen des Ballastes an anderen, als den dazu angewiesenen Stellen untersagt, gilt insbesondere für die Rhede und den gemeinschaftlichen Hafen von Sulina.

Artikel 27.

Auf jedem im Hafen oder auf der Rhede von Sulina ankernden Schiffe, welches nicht auf seiner äußeren Verkleidung die Angabe seines Namens enthält, muß, so lange es vor Anker liegt, dieser Name in großen Lettern an einer leicht sichtbaren Stelle seines Hintertheiles angebracht sein.

Artikel 28.

Es ist untersagt, ohne Bewilligung des Hafen-Capitäns, Anker, Ketten und andere im Hafen und auf der äußersten Rhede abandonirte Gegenstände heraufzuholen.

Artikel 29.

In Fällen des Strandens und Scheiterns, sowie in Fällen von Havarie leistet der Hafen-Capitän von Sulina den dringend erforderlichen Beistand, um das Bergen der Ladung, des Schiffes und seines Tackelwerkes zu sichern und das allgemeine Interesse der Schiffahrt zu wahren.

Sobald dies geschehen, begibt. er sich der Leitung des Bergegeschäftes und übersendet alle durch ihn aufgenommenen Acten an die nächste competente Behörde.

## Abschnitt II.

## Von der Strompolizei.

### Capitel I.

### Allgemeine Vorschrift.

#### Artikel 30.

Jeder Capitän oder Patron eines Segel- oder Dampfschiffes — mag dasselbe auf der Fahrt begriffen sein oder stationirend vor Anker liegen oder am Ufer vertäut sein — hat darüber zu wachen, daß sein Schiff weder die freie Fahrt behindere, noch Beschädigung anderer Schiffe oder der Treppen, Bojen, Signale, Leinwege und anderer der Schiffahrt dienender, im Strome oder an den Ufern angebrachter Vorrichtungen verursacht; mit der gleichen Sorgfalt hat er über seine eigene Sicherheit zu wachen.

Die den Arm von Sulina befahrenden oder darin stationirenden Schiffe haben ihre Anker frei an den Krahnbalken hängen zu lassen, ohne sie an der Schiffsverkleidung zu befestigen.

Die Führer der Flösse jeder Art haben dieselben Vorsichten zu beobachten, welche jenen der Schiffe vorgeschrieben sind.

### Capitel II.

### Vorschriften bezüglich der einander begegnenden oder überholenden Schiffe.

#### Artikel 31.

Als allgemeine Vorschrift hat zu gelten, daß einem Schiffe das Ueberholen des anderen in gleicher Richtung fahrenden, und zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schiffen das Vorüberfahren an einander, an solchen Stellen, wo das Fahrwasser nicht die hinlängliche Breite hat, untersagt ist.

#### Artikel 32.

Kein Schiff darf die Fahrbahn eines anderen auf eine Weise durchschneiden, daß dieses in seiner Fahrt gehindert wird.

Wenn ein stromaufwärts fahrendes Schiff sich der Begegnung eines stromabwärts fahrenden an einer Stelle von unzureichender Breite ausgesetzt sieht, hat es unterhalb der Passage anzuhalten, bis das andere Schiff dieselbe zurückgelegt hat; befindet sich im Augenblicke der Begegnung das stromaufwärts fahrende Schiff in der Passage, so hat

das stromabwärts fahrende den Anker, den es immer am Hintertheil führen soll, auszuwerfen und oberhalb anzuhalten, bis die Fahrbahn frei ist.

Artikel 33.

In den Krümmungen des Sulina-Armes und überhaupt in den engen Passagen dürfen die Dampfschiffe sich den voranfahrenden Schiffen nicht auf kleine Distanz nähern.

Artikel 34.

Wenn zwei Dampfer oder zwei mit günstigem Winde fahrende Segelschiffe in entgegengesetzter Richtung zusammentreffen, hat das Schiff auf der Bergfahrt das linke, und jenes auf der Thalfahrt das rechte Ufer zu halten, so daß beide zu einander auf Steuerbord kommen, wie es auf der See üblich ist. Ein Gleiches gilt, wenn ein Dampfer und ein mit günstigem Winde fahrendes Segelschiff einander begegnen.

Der Capitän oder Patron, welcher diese Vorschriften außer Acht läßt, muß, wenn Havarie stattfindet, den Beweis führen, daß er sich in der Unmöglichkeit befunden habe, dieselben zu befolgen, widrigenfalls er die stattgehabten Unfälle vor dem competenten Gerichte zu verantworten hat.

Er ist außerdem verpflichtet, die in den nachstehenden Artikeln 36 und 37 vorgeschriebenen Signale zu geben.

Wenn zwei Dampfschiffe gleichzeitig dasselbe Signal geben, ist das Signal des stromabwärts fahrenden maßgebend.

Artikel 35.

Wenn zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfer vor einer Krümmung anlangen, haben sie einander die in den nachstehenden Artikeln 36 und 37 vorgeschriebenen Signale zu geben, und jenes, welches sich unterhalb befindet, hält an, bis das andere Schiff die Passage zurückgelegt hat.

Artikel 36.

Wenn ein Dampfer einen anderen in derselben Richtung fahrenden überholen will, gibt er vor seinem Herankommen auf kleine Distanz das betreffende Signal durch fünfmaliges Läuten oder Pfeifen und durch Schwingen eines Flaggenstockes auf dem Vorderdeck, oder durch Aufhissen einer blauen Flagge auf halbem Top bei Tage, oder einer brennenden Laterne mit weißem Glase bei Nacht. Auf diese Signale weicht das voranfahrende Schiff nach links aus und läßt das andere

passiren, welches sich rechts hält; sobald das nachfahrende Schiff dem voranfahrenden oder dem Schlusse des von demselben remorquirten Zuges auf halbe Schiffslänge nahe gekommen ist, hat das letztere seine Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen, bis es überholt worden ist.

Artikel 37.

Wird ein Segelschiff von einem besseren Segler eingeholt, der es überholen will, so gibt dieser das betreffende Signal, indem er das voranfahrende Schiff rechtzeitig preint, welches ihn im Luv passiren zu lassen hat.

Will ein Dampfer ein mit ihm in gleicher Richtung fahrendes Segelschiff überholen, so gibt er vor seinem Herankommen auf kleine Distanz die im Artikel 36 vorgeschriebenen Signale und passirt das Segelschiff im Lee.

Artikel 38.

Die Dampfschiffe haben auf der Thalfahrt an Stellen, wo der Strom starke Krümmungen beschreibt, ihre Geschwindigkeit zu ermäßigen, bis vom Hintertheile des Schiffes aus der Einblick in die Passage möglich ist. Gewahrt der Dampfer, daß sich Schiffe in der Krümmung befinden, so signalisirt er seine Annäherung mittelst einmaligen Pfeiffens.

Artikel 39.

Jedes Dampfschiff, welches auf der Berg- oder Thalfahrt mit Schiffen, die sich rinnen lassen, zusammentrifft, hat denselben auszuweichen.

Das Schiff, welches sich rinnen läßt, soll seinerseits, wenn es anderen Segel- oder Dampfschiffen begegnet, sich parallel mit dem Ufer stellen, um die Vorüberfahrt so wenig als möglich zu hindern.

Artikel 40.

Lavirende Schiffe haben bei ihren Bewegungen darauf zu achten, daß sie sich nicht in der Fahrbahn der Dampfer befinden.

Artikel 41.

Die Capitäne und Patrone von Schiffen mit schwerer Ladung oder von beladenen Schiffen von weniger als sechzig Tonnen Ladungsfähigkeit haben sich so weit als möglich außerhalb der Fahrbahn der Dampfschiffe, welchen sie begegnen, oder von welchen sie eingeholt werden, zu halten.

Die Dampfschiffahrts-Capitäne haben ihrerseits, wenn sie an den im vorigen Absatz bezeichneten Schiffen nahe vorüberfahren, den Gang ihrer Maschinen zu ermäßigen und denselben im Falle einer Gefährdung der besagten Schiffe ganz zu hemmen, wofern dies nämlich ohne Gefahr für sie selbst oder die von ihnen remorquirten Schiffe thunlich ist.

## Artikel 42.

Die Capitäne oder Führer der Remorqueurs, sie mögen mit oder ohne Schlepp fahren, sind zur Befolgung aller vorhergehenden Verfügungen verpflichtet; sie haben sich namentlich den Anordnungen der Artikel 36, 37 und 38 zu fügen, wenn ein Schleppzug einem anderen vorfahren will; diesen letzteren Fall ausgenommen, dürfen sich niemals zwei Schleppe nebeneinander befinden, weder vor Anker, noch während der Fahrt.

Beim Zusammentreffen mit entgegenkommenden Segelschiffen oder Dampfern steht es dem Remourqueur auf Bergfahrt frei, von den obigen Vorschriften des Artikels 34 abzuweichen, um sich außer der Fahrbahn zu halten, wenn es ohne Gefahr für die begegnenden Schiffe geschehen kann.

Der Remorqueur, welcher sich dieser Gestattung bedient, ist jedoch gehalten, die vorstehend in den Artikeln 36 und 37 vorgeschriebenen Signale zu geben.

## Artikel 43.

Als allgemeine Vorschrift hat zu gelten, daß jeder Dampfer, welcher keinen Zug schleppt, und jedes mit raumem Winde fahrende Segelschiff den Schleppzügen auszuweichen hat. Ist hiezu nicht hinreichend Raum, so haben die Capitäne und Führer sowohl der Remorqueurs als der Schleppe, auch im Falle die oben in den Artikeln 36, 37 und 38 vorgeschriebenen Signale nicht gegeben worden sind, den Verfügungen der besagten Artikel gemäß auszuweichen und die Schiffe im Schleppzuge auf eine Linie zu bringen.

Die Capitäne und Führer der Remorqueurs und der Schleppe sollen außerdem in allen Fällen von Begegnungen mit anderen Schiffen die Schiffe des Schleppzuges so dicht als möglich an einander halten, um den anderen Schiffen hinlänglich breite Passage zu lassen.

Die Raddampfer dürfen nicht die Schiffe, welche sie in die Sulina remorquiren, längs ihres Bordes vertäuen.

Es ist unter allen Umständen verboten, diesen Arm des Stromes mit mehr als zwei Bord an Bord vertäuten Schiffen zu befahren.

### Artikel 44.

Wenn zwei Zugschiffe einander längs desselben Ufers begegnen, weicht das stromaufwärts gezogene aus, um das andere passiren zu lassen.

Wenn ein von Zugthieren gezogenes Schiff einem von Menschenhänden gezogenen begegnet, hat das letztere auszuweichen.

Wenn ein Zugschiff auf ein am Ufer vertäutes Schiff trifft, muß der Capitän des letzteren den Matrosen des Zugschiffes gestatten, an seinen Bord zu steigen, um das Schlepptau hierüber zu schaffen.

### Artikel 45.

Den Zugschiffen darf auf keine andere Weise vorgefahren werden, als indem an das dem Ufer, auf welchem sich der Zug bewegt, gegenüberliegende gehalten wird.

Die gezogenen Schiffe müssen ihrerseits auf die oben in den Artikeln 36 und 37 vorgeschriebenen Signale sich so nahe als möglich an das Ufer halten, an welchem sie hinfahren.

### Artikel 46.

Indem die Schiffe den in den vorhergehenden Artikeln 31 bis 45 aufgestellten Vorschriften nachkommen, haben sie Allem, was die Schiffahrt gefährdet, Rechnung zu tragen und die besonderen Umstände zu berücksichtigen, welche ein Abgehen von jenen Vorschriften nöthig erscheinen lassen, um einer unmittelbaren Gefahr vorzubeugen.

## Capitel III.

## Vorschriften über den Schiffzug.

### Artikel 47.

Der längs der beiden Stromufer hinlaufende Weg ist insbesondere für den Schiffzug, sowohl mittelst Menschenhänden als mittelst Zugthieren bestimmt; Fußgänger und Fuhrwerke dürfen sich desselben gleichfalls bedienen.

### Artikel 48.

Die Breite des Leinweges außerhalb der Häfen ist zum Mindesten auf zwanzig englische Fuß festgesetzt, vom Normalufer des Stromes aus gerechnet.

Der Leinweg muß von allen Objecten, welche seinen Gebrauch hindern können, frei bleiben, als da sind: Gesträuche, Bäume, Zäune, Häuser und andere Bauten.

Artikel 49.

Es ist nicht gestattet, im Strome und namentlich nächst den Ufern Schiffmühlen, Schöpfmaschinen und ähnliche Bauten ohne formelle Ermächtigung von Seite der, der Strompolizei vorgesetzten Behörde herzustellen.

Artikel 50.

Es ist ausdrücklich verboten, querüber den Leinweg Gräben zu ziehen, es wäre denn, daß der Eigenthümer der Uferstrecke die Herstellung der Communication mittelst einer Brücke übernimmt.

Artikel 51.

Da längst der Sulina Haftstöcke angebracht sind, werden die Capitäne und Patrone unterlassen, auf den Leinwegen Pflöcke einzuschlagen oder Anker zu festigen, um ihre Schiffe zu vertäuen.

## Capitel IV.

### Vorschriften hinsichtlich der Fahrt bei Nacht oder neblichtem Wetter.

Artikel 52.

Jedes zur Nachtzeit (zwischen Untergang und Aufgang der Sonne) fahrende Dampfschiff soll mit einem auf die Entfernung von zwei Meilen leicht sichtbaren weißen Lichte am Top des Fockmastes, mit einem grünen Lichte an Steuerbord und mit einem rothen Lichte an Backbord versehen sein.

Die Profillichter sind an der inneren Seite mit Blenden in der Richtung vom Hintertheile nach dem Vordertheile versehen, so daß weder das grüne Licht von Backbord vorwärts, noch das rothe von Steuerbord vorwärts sichtbar ist.

Die Segelschiffe führen, wenn sie unter Segel oder im Schlepptau gehen, dieselben Lichter, wie die Dampfschiffe während der Fahrt, mit Ausnahme des weißen Lichtes auf dem Fockmast, dessen sie sich niemals bedienen dürfen.

Dampfer, welche ein oder mehrere andere Schiffe schleppen, führen außer ihren Profillichtern zwei weiße Lichter, welche übereinander am

Top angebracht sind und dazu dienen, sie von anderen Dampfern zu unterscheiden.

Hinsichtlich der Anwendung der Vorschriften dieses Artikels hat zu gelten, daß jedes Dampfschiff, sobald es nur mit seinen Segeln fährt, als Segelschiff, dagegen, was immer für Segelwerk es trage, sobald seine Maschine arbeitet, als Dampfschiff angesehen wird.

Zur Nachtzeit fahrende Flösse müssen ein weißes Licht an jeder Ecke und drei weiße Lichter übereinander an Top führen.

### Artikel 53.

Segelschiffe, Schleppschiffe und Flösse dürfen nicht fahren, wenn die Dunkelheit nicht gestattet, beide Stromufer zugleich wahrzunehmen.

### Artikel 54.

Bei Nebel fahren die Dampfschiffe nur mit ermäßigter Geschwindigkeit und lassen die Schiffsglocke ununterbrochen, die Pfeife von fünf zu fünf Minuten ertönen; sie haben Anker zu werfen, wenn der Nebel sich in einem Grade verdichtet, daß das Ufer, an welchem, oder jenes, gegen welches sie hinfahren, nicht mehr zu unterscheiden ist.

### Artikel 55.

Es ist den Schiffen untersagt, ihre Vertäuung während der Nacht oder des Nebels quer über dem Strom liegen zu lassen.

## Capitel V.

## Vorschriften bezüglich der Schiffe vor Anker.

### Artikel 56.

Es ist ausdrücklich verboten, im Fahrwasser zu ankern oder sich zu vertäuen.

Mit Ausnahme des nachfolgend im Artikel 75 vorhergesehenen Falles ist ferner den Schiffen untersagt, sich in den Krümmungen, wäre es auch dem Ufer entlang, zu vertäuen oder zu ankern, bei Strafe der Verantwortlichkeit für alle Havarien, welche ihre Anwesenheit verursachen könnte.

Außerhalb des Hafens dürfen längs der Leinwege nicht zwei oder mehrere Schiffe Bord an Bord vertäut werden.

Artikel 57.

Wenn wegen Nebels ein Schiff oder Floß an einer anderen als der üblichen Ankerstelle anzuhalten genöthigt ist, hat es, wenn es ein Dampfer ist, die Schiffsglocke zu läuten, im entgegengesetzten Falle durch das Sprachrohr zu pfeifen. Diese Signale sind von fünf zu fünf Minuten zu wiederholen.

Artikel 58.

Jedes auf dem Strome zur Nachtzeit anhaltende Schiff muß mit einer brennenden Laterne versehen sein, welche entweder am Ende einer der großen Raaen oder an einem anderen in die Augen fallenden Theile des Schiffes, nach der Seite des Fahrwassers so angebracht ist, daß sie sowohl stromaufwärts als stromabwärts sichtbar ist.

Zur Nachtzeit ankernde Flösse müssen die vorstehend im letzten Absatze des Artikels 52 vorgeschriebenen Lichter führen, mit Ausnahme der Lichter an den beiden dem Ufer zugekehrten Ecken, welche sie zu verlöschen haben.

Artikel 59.

Wenn zum Zwecke des Vertäuens oder in dem im folgenden Capitel VII vorgesehenen Falle des Strandens ein Schiff oder Floß genöthigt ist, ein Tau oder eine Kette quer durch das Fahrwasser zu legen, so müssen dieselben ohne Verzug nachgelassen werden, sobald ein anderes Schiff passiren will.

## Capitel VI.

### Besondere Vorschriften für die Flösse.

Artikel 60.

Flösse jeder Art dürfen, wenn sie im Sulina-Arm fahren, nur einen Tiefgang haben, der mindestens um zwei englische Fuß geringer ist, als der Wasserstand in den seichtesten Stellen des Stromes.

Artikel 61.

Es ist den Flössen jeder Art, welche einen Tiefgang von mehr als neun englische Fuß oder eine Breite von mehr als vierzig englische Fuß haben und jedem zur Seefahrt bestimmten Floß, von was immer für einer Dimension, untersagt, im Sulina-Arm zu fahren, ohne von einem Dampfschiffe remorquirt zu werden.

Artikel 62.

Ebenso ist es jedwedem Flosse, wenn es nicht remorquirt wird, verboten, im Sulina-Arm des Nachts, das heißt zwischen Sonnenuntergang und Aufgang, zu fahren.

Artikel 63.

Jedes im Sulina-Arm gestrandete Floß, welches nicht innerhalb vierundzwanzig Stunden flott gemacht wird, kann von den Agenten der Strompolizei und auf Kosten des Eigenthümers gelichtet oder im Nothfalle selbst zerlegt werden.

## Capitel VII.

### Vorschriften für Fälle des Strandens und des Scheiterns.

Artikel 64.

Jeder Capitän oder Patron eines im Laufe der Sulina gestrandeten Schiffes oder Flosses ist gehalten, an einem passend gelegenen Punkte, und zwar mindestens einen Kilometer oberhalb seines Fahrzeuges, eine Wache aufzustellen, welche die stromabwärtsfahrenden Schiffe oder Flösse zu preien hat, um sie von der Art und der Stelle des Unfalles in Kenntniß zu setzen.

Wenn ein gestrandetes Schiff unter Segel oder Dampf ist, so hat es die sich ihm nahenden Schiffe zu preien, bevor sie sich auf kurze Distanz genähert haben, um sie von seiner Unbeweglichkeit in Kenntniß zu setzen.

Artikel 65.

Dampfschiffe dürfen beim Passiren der Stellen, wo ein Schiff oder ein Floß gestrandet oder gesunken ist, die Maschine nur mit halber Kraft arbeiten lassen.

Artikel 66.

Jeder Schiffbruch im Laufe der Sulina wird, Ausnahmsfälle abgerechnet, als verdächtig angesehen, und es gilt bis zum Nachweise des Gegentheiles die Voraussetzung, daß derselbe der Nachlässigkeit oder Böswilligkeit des Capitäns oder seiner Mannschaft zuzuschreiben ist.

Der Schiffslootse ist für den Schiffbruch, wenn derselbe in Folge schlechten Manövers stattgefunden hat, persönlich verantwortlich.

## Artikel 67.

Wenn gegen alle Wahrscheinlichkeit ein Schiff im Laufe der Sulina scheitert, hat der Capitän alle Kräfte aufzubieten, um es sofort gegen eines der Ufer abzuholen, so daß das Fahrwasser frei wird.

Der Capitän des gestrandeten Schiffes und seine Mannschaft bleiben an Bord, oder nahe bei der Stelle des Unfalles, am Ufer, bis das im nachfolgenden Artikel 68 erwähnte Protokoll aufgenommen ist.

Es ist ihnen untersagt, unter was immer für einem Vorwand irgend etwas von der Ladung, dem Materiale, den Ankern, Ketten, Tauen u. s. w. wegzuschaffen.

## Artikel 68.

Nach dem Schiffbruche hat sofort der Schiffslootse den General-Inspector der Schiffahrt so schnell als möglich durch die Organe der Stromaufsicht in Kenntniß zu setzen.

Der General-Inspector begibt sich unverzüglich an Ort und Stelle, um ein ausführlichen Protokoll über den Unfall aufzunehmen, welches durch ihn der competenten Behörde mitgetheilt wird.

## Artikel 69.

Wenn der General-Inspector für nöthig erachtet, unverzüglich Maßregeln im Interesse der Schiffahrt zu treffen, richtet er die betreffende Aufforderung an den Capitän des gescheiterten Schiffes, welcher verbunden ist, entweder sofort zu erklären, daß sein Schiff abandonirt werde, oder mit seiner Mannschaft unter den Befehlen des General-Inspectors ans Werk zu gehen; der Letztere leitet die Bergung bis auf den Punkt, wo dieselbe aufhört, eine Arbeit zum öffentlichen Wohle zu sein und Angelegenheit des Privatinteresses wird.

Das Schiff, dessen Bergung durch das Einschreiten der, der Strompolizei vorgesetzten Behörden bewerkstelligt worden ist, kann zur Erstattung der durch die Bergung und die Bewahrung des Materiales verursachten Kosten verhalten werden.

## Artikel 70.

Alle von den Eigenthümern, Assecuranten und anderen Berechtigten zum Behufe der Bergung der gescheiterten Schiffe und ihrer Ladung unternommenen Arbeiten werden unter der Aufsicht des General-Inspectors oder seiner Organe ausgeführt und können sofort eingestellt werden, wenn sie die Schiffahrt irgendwie zu behindern geeignet sind.

Artikel 71.

Wenn außer dem oben im Artikel 69 vorgesehenen Dringlichkeitsfalle die Wegschaffung des Schiffskörpers oder der Trümmer des gescheiterten Schiffes für nothwendig erachtet wird, ist dieselbe durch die Eigenthümer, Assecuranten oder sonstigen Berechtigten innerhalb eines Monates nach der betreffenden, an sie ergangenen Verständigung zu bewerkstelligen, widrigenfalls die Arbeiten von Amtswegen durch den General-Inspector innerhalb der oben im Artikel 69 vorgezeichneten Grenzen ausgeführt werden können. Das gescheiterte Schiff mit seinem Tackelwerk und Schiffsgeräthe oder deren Trümmern werden in diesem Falle insbesondere zur Deckung der Wegschaffungskosten verwendet.

Artikel 72.

In Fällen von Havarien, namentlich wenn solche durch Zusammenstoß verursacht werden, wird der General-Inspector, falls er in der Lage ist, den Thatbestand zu constatiren und von einem der Interessenten darum angegangen wird, gleichfalls ein Protokoll aufnehmen, welches der competenten Behörde übermittelt wird.

## Capitel VIII.

### Vorschriften über das Auswerfen von Ballast.

Artikel 73.

Das Auswerfen von Ballast im Flußbette oder auf der Rhede von Sulina ist den Schiffen unbedingt untersagt; es ist ihnen desgleichen untersagt, den Ballast in jenen der Rhede zunächst gelegenen Theilen des Meeres abzuleeren, deren Tiefe weniger als sechzig englische Fuß beträgt.

Die Ableerung am Lande außerhalb des Hafens von Sulina darf nur an den vom General-Inspector bezeichneten und in einer öffentlichen Kundmachung angegebenen Uferstellen stattfinden.

Der Hafen-Capitän von Sulina bezeichnet die Stellen, an welchen der Ballast im Hafen ausgeschifft werden darf.

Der ausgeschaffte Ballast ist in allen Fällen so weit wegzuführen, daß der Fuß der Aufschüttung mindestens zwanzig englische Fuß vom normalen Stromufer entfernt ist, und er darf nicht höher als vier englische Fuß über das Niveau des Stromes aufgehäuft werden.

Die Vorschriften dieses Artikels gelten desgleichen für das Auswerfen von Asche und Schlacken auf den Dampfschiffen.

Artikel 74.

Um den Vollzug der obigen Bestimmungen thunlichst herzustellen, hat jedes Schiff, welches auf Ballast die Rhede von Sulina verläßt, um sich in einen oberhalb gelegenen Hafen zu begeben, sich mit einem Zeugnisse des Hafen-Capitäns zu versehen, welches den durch Ballast bewirkten Tiefgang ausweist.

Dieses Zeugniß ist während der ganzen Dauer der Bergfahrt an Bord aufzubewahren und dem General-Inspector oder seinen Organen auf jedesmaliges Verlangen vorzuzeigen.

## Abschnitt III.

## Von der Hafenpolizei von Tultscha.

Artikel 75.

Jedes Schiff, das in Tultscha stationiren will, hat sich am rechten Ufer zu vertäuen, wobei jedoch niemals mehr als drei Schiffe Bord an Bord vertäut werden dürfen.

Artikel 76.

Kein Schiff darf im schiffbaren Thalwege der Tultscha zur Rechten der dem Ufer entlang befindlichen Dückdalben und rothen Boyen oder zwischen den umgekehrte Anker tragenden Pflöcken auf dem rechten Ufer Anker werfen.

Artikel 77.

Es ist den Schiffen gestattet, sich mittelst der Boyen und Dückdalben aufzuziehen, um die Krümmung der Tultscha abzuschneiden, doch dürfen sie in keinem Falle sich an denselben fest vertäuen.

Dieses Verbot gilt jedoch nicht für die regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe, welche zeitweilig vor Tultscha anhalten.

Es ist ferner nicht gestattet, daß zwei oder mehrere Schiffe sich gleichzeitig mittelst derselben Boje aufziehen.

## Abschnitt IV.

## Vom Lootsendienste an der Mündung und im Laufe des Flusses.

### Capitel I.

### Lootsenwesen an der Mündung.

Artikel 78.

Da das Lootsen an der Mündung nach Artikel 13 dieses Reglements obligatorisch ist, wird der Dienst durch ein eigenes Corps von patentirten und verantwortlichen Lootsen, unter der Leitung eines Lootsen-Capitäns und des Hafen-Capitäns, versehen.

Die Lootsenpatente werden vom Hafen-Capitän erfolgt und müssen alljährlich von ihm vidirt werden; ihre Giltigkeit erlischt, sobald die jährliche Vidirungsclausel fehlt.

Artikel 79.

Ein Schiff steht bereit, um die Lootsen an Bord der von See her gegen den Hafen steuernden Schiffe überzuführen, sobald der Wachposten auf dem Leuchtthurme deren Annäherung signalisirt.

Die Lootsen haben den Schiffen bis auf Eine Meile, von der Spitze des nördlichen Dammes, entgegenzufahren.

Artikel 80.

An Bord angelangt, geben sie den Capitänen Kenntniß von der Tiefe der Einfahrt und diese declariren ihrerseits den Lootsen den Tiefgang und den Ladungsbetrag ihres Schiffes.

Der Ladungsbetrag wird unverzüglich von den Lootsen dem Hafen-Capitäne declarirt.

Artikel 81.

Jeder nicht zum Lootsencorps von Sulina gehörige Lootse an Bord eines Schiffes, welches den Eingang passiren will, hat sofort nach Ankunft des Locallootsen demselben die Führung des Schiffes vollständig zu überlassen.

Artikel 82.

Bei der Ausfahrt aus dem Strome ist der Locallootse verpflichtet, das Schiff bis in die Distanz von mindestens einer Viertelmeile ostwärts von der Spitze des nördlichen Dammes zu führen.

Artikel 83.

Da die Lootsentaxe sowohl für die Einfahrt in den Strom, als für die Ausfahrt aus demselben in den zu Sulina erhobenen Schiffahrtsgebühren einbegriffen ist, wird den Locallootsen das Annehmen jedweder Belohnung von Seite der Capitäne, deren Schiffe sie gelootst haben, untersagt.

## Capitel II.

### Vom Lootsenwesen im Laufe des Flusses.

Artikel 84.

Außer dem Corps der Lootsen, welchen die Führung der Schiffe im Eingange der Sulina-Mündung obliegt, und welche unter der Leitung des Hafen-Capitäns stehen, besteht ein besonderer Dienst von gleichfalls patentirten Lootsen für die den Strom zwischen Sulina und Braila befahrenden Handelsschiffe.

Das Corps der Stromlootsen untersteht dem General-Inspector der Schiffahrt, von dem auch die Lootsenpatente ausgestellt werden.

Ein solches Patent hat alljährlich vom General-Inspector vidirt zu werden und verliert seine Giltigkeit bei Vernachlässigung dieser Förmlichkeit.

Der Lootsendienst wird von einem ersten Lootsen-Capitän, welcher drei Bureaux, und zwar in Galatz, Braila und Tultscha zu halten verpflichtet ist, und von einem in Sulina stationirten zweiten Lootsen-Capitän geleitet.

Die patentirten Lootsen für den Stromdienst haben das ausschließliche Recht, die Schiffe während ihrer Fahrt zwischen Sulina und Braila sowohl bei der Berg- als auch bei der Thalfahrt zu lootsen, aber es ist ihnen, mit Ausnahme jener der periodisch verkehrenden Dampfer untersagt, selbe in die Einfahrt der Sulina-Mündung zu lootsen.

Jedoch sind jene Stromlootsen, welche mit dem Patente als Aushilfslootsen für die Mündung versehen sind, ermächtigt, über Aufforderung der Hafenbehörde den Lootsendienst in der Einfahrt von Sulina auszuüben.

Artikel 85.

Die Handels-Capitäne sind nicht gehalten, sich auf der Bergfahrt eines patentirten Lootsen zu bedienen, wenn sie die Fahrt an Bord ihrer Schiffe leiten; doch hat ihnen auch in diesem Falle auf ihr Verlangen der

zweite, dem Normal-Lootsendienste vorstehende Lootsen-Capitän in Sulina einen Lootsen zu verschaffen.

Zur Thalfahrt haben alle Handelsschiffe, die nach ihren Heimatspapieren eine Tragfähigkeit von mehr als hundert Tonnen haben, sowie Flösse jeder Art, sich eines patentirten Lootsen des Stromdienstes zu bedienen. Ein Gleiches gilt für Schiffe von mehr als hundert Tonnen auf Bergfahrt, wenn der Capitän oder Patron sich nicht an Bord befindet

## Artikel 86.

Die Bergfahrt beginnt mit dem Augenblicke, wo das Schiff den Hafen von Sulina verläßt, um stromaufwärts zu fahren und endigt mit der Ankunft desselben im Bestimmungshafen oder in Braila, wenn es nach einem oberhalb dieses Ortes gelegenen Hafen oder nach Matschin bestimmt ist.

Die Thalfahrt beginnt in Braila oder beim Austritte aus dem Hafen, in welchem das Schiff seine Ladung, oder falls es leer hinabfährt, seine Reisepapiere an Bord genommen, wenn dieser Hafen unterhalb Braila liegt; sie endigt mit dem Augenblicke, wo das Schiff im Hafen von Sulina ankert.

Schiffe, welche von Matschin, Podbaschi oder einem oberhalb Braila gelegenen Hafen abgehen, nehmen ihren Lootsen zur Thalfahrt auf ihrer Durchfahrt in Braila; denjenigen, welche von den Häfen von Reni oder Ismail abgehen, steht es frei, ihn auf der Durchfahrt in Tultscha zu nehmen.

## Artikel 87.

Die Capitäne setzen durch Uebereinkommen mit den Stromlootsen den Lohn fest, welcher den Letzteren für das Lootsen auf der Bergfahrt gebührt. Doch werden bei vorkommenden Streitigkeiten hierüber die Hafenbehörden keine Forderung von Seite der Lootsen zulassen, welche außer der Verpflegung an Bord einen höheren Lohn als sechs Franken per Reisetag für die Führung eines Segelschiffes bezweckt. Dieser Lohn kann für Dampfschifflootsen bis zum Maximum von hundert Franken per Tag steigen.

Betreffs der obligatorischen Lootsung auf der Thalfahrt ist die hiefür zu entrichtende Taxe, wie folgt, festgesetzt:

Segelschiffe von mehr als hundert und nicht über hundertundfünfzig Tonnen zahlen:

Für die Fahrt von Galatz oder einem von diesem Orte stromaufwärts gelegenen Hafen nach Sulina hundertundzehn Franken;

für die Fahrt von Reni oder Ismail nach Sulina neunzig Franken, und

für die Fahrt von Tultscha nach Sulina sechzig Franken.

Segelschiffe von mehr als hundertfünfzig und nicht über zweihundertfünfzig Tonnen, sowie Flösse jeder Art, zahlen:

Für die Fahrt von Galatz oder einem von diesem Orte stromaufwärts gelegenen Hafen nach Sulina hundertfünfundzwanzig Franken;

für die Fahrt von Reni oder Ismail nach Sulina hundert Franken und

für die Fahrt von Tultscha nach Sulina fünfundsiebenzig Franken.

Segelschiffe von mehr als zweihundertfünfzig Tonnen zahlen:

Für die Fahrt von Galatz oder einem von diesem Orte stromaufwärts gelegenen Hafen nach Sulina fünfzig Centimen per Tonne;

für die Fahrt von Reni oder Ismail nach Sulina vierzig Centimen per Tonne und

für die Fahrt von Tultscha nach Sulina dreißig Centimen per Tonne.

Dampfschiffe zahlen nur die Hälfte dieser Taxen, und jene, welche zwischen Donauhäfen und Häfen des Schwarzen Meeres oder des Bosporus verkehren, können davon befreit werden, wenn der Lootse des Schiffes mit einem Patente als Stromlootse versehen ist.

Der erste Lootsen-Capitän für den Stromdienst erhebt auf den von jedem Segelschiffe entrichteten Taxbetrage die nachfolgend festgesetzte Summe:

Drei Franken für Schiffe von mehr als hundert und nicht über hundertfünfzig Tonnen;

vier Franken für Schiffe von mehr als hundertfünfzig und nicht über zweihundertfünfzig Tonnen, sowie für Flösse jeder Art, und

zwei Centimen per Tonne für Schiffe von mehr als zweihundertfünfzig Tonnen.

Auf die Lootsentaxe, die von Dampfschiffen gezahlt wird, werden obige Beträge nur zur Hälfte eingehoben; dies hat jedoch auch seitens jener Dampfschiffe zu geschehen, welche beständige Lootsen angestellt haben und von dem Erlage der vorerwähnten Taxe befreit sind.

Den Ueberrest der Taxe erhalten die Lootsen.

Diese Taxen sind an den Director der Schiffahrtscasse zu Sulina zu entrichten, der allein ermächtigt ist, hierüber giltig zu quittiren; jedoch steht es dem Capitän des gelootsten Schiffes frei, die Hälfte der Taxe direct an seinen Lootsen als Vorschuß zu erfolgen.

Wenn Fahrzeuge, die als Lichterschiffe verwendet werden, die Waaren, die sie geladen haben, auf das gelichtete Schiff überladen, ohne es bis nach Sulina zu begleiten, kann dem Lootsen des Lichters der gebührende Lohn zur Gänze direct im Augenblicke erfolgt werden, wo die Rückverladung der gelichteten Waare beendet ist. In diesem Falle ist jener Theilbetrag, der auf den Lootsen-Capitän des Stromdienstes entfällt, im Bureau des General-Inspectors der Schiffahrt gelegentlich der Abgabe der durch Artikel 95 des gegenwärtigen Reglements vorgeschriebenen Erklärung zu erlegen.

Die Berechnung des Tonnengehaltes zur Einhebung der Taxe für Stromlootsung wird bei Schiffen von mehr als zweihundertfünfzig Tonnen nach den Regeln des in der Sulina-Mündung geltenden Schiffahrts-Gebührentarifes vorgenommen.

Artikel 88.

Jeder Lootse des Stromdienstes, welcher aus der Donau ausläuft, um ein Schiff in See zu lootsen, hat vorher sein Patent dem zweiten Lootsen-Capitän des Stromdienstes vorzulegen, welcher demselben ein das Auslaufsdatum bezeichnendes Visum beisetzt.

Der Lootse hat dieselbe Förmlichkeit sogleich beim Wiedereinlaufen in den Strom zu erfüllen.

Artikel 89.

Der Schiffs-Capitän, der einen patentirten Stromlootsen an Bord genommen hat, bleibt nichtsdestoweniger, selbst in dem Falle, wenn die Lootsung obligatorisch ist, für die Beobachtung der Schiffahrts- und Strompolizei-Vorschriften, die auf der unteren Donau giltig sind, besonders aber der Artikel 30 und 44 des gegenwärtigen Reglements verantwortlich.

Die Verantwortung des Lootsen beschränkt sich auf Angabe der schiffbaren Durchfahrten und der Besonderheiten der Stromschiffahrt. Jener Capitän, der dem Lootsen die Führung seines Schiffes überläßt, thut es demzufolge auf seine eigene Verantwortung.

## Capitel III.

### Gemeinschaftliche Verfügungen für das Lootsenwesen an der Mündung und im Laufe des Flusses.

Artikel 90.

Der General-Inspector und der Hafen-Capitän von Sulina fällen, jeder innerhalb seines Amtskreises, die Erkenntnisse über Streitigkeiten

zwischen den patentirten Lootsen und den Handels-Capitänen, falls die Letzteren ihr Einschreiten nachsuchen.

Artikel 91.

Die patentirten Lootsen sind verpflichtet, in ihrer Gegenwart begangene Uebertretungen entweder dem General-Inspector oder dem Hafen-Capitän von Sulina anzuzeigen.

Es ist ihnen untersagt, sich direct oder indirect an irgend welcher Arbeit oder Unternehmung des Lichtens zu betheiligen, die zum Zwecke hat, ein gestrandetes Fahrzeug wieder flott zu machen, den Fall ausgenommen, wenn die Arbeit im Accord für die ganze Dauer der Reise übernommen worden ist.

Artikel 92.

Die Lootsen, welche durch Unfähigkeit oder Böswilligkeit Zusammenstoß, Stranden oder Scheitern verschuldet haben, werden abgesetzt, unbeschadet der Civilklage, welche die Berechtigten bei den competenten Behörden gegen sie anbringen können.

Wenn die Vorgänge, welche den Unfall herbeigeführt haben, geeignet sind, die Verhängung einer Criminalstrafe nach sich zu ziehen, werden die Lootsen den competenten Behörden überliefert, um nach den Gesetzen abgeurtheilt zu werden.

## Abschnitt V.

## Vom Lichterdienste.

### Capitel I.

### Allgemeine Vorschriften.

Artikel 93.

Die Lichtungsarbeiten zerfallen in zwei Classen:

1. Die localen Arbeiten, die von einem Seefahrzeuge vorgenommen werden, welches, um die Mündung von Sulina entweder beim Ein- oder Auslaufen zu passiren, oder um über eine Untiefe im Innern hinwegzukommen, seine Ladung ganz oder zum Theile auf ein kleineres Schiff umladet, um sie nach Passirung des Hindernisses wieder einzunehmen, und

2. die Cabotage-Operationen, welche durch Segelschiffe oder durch Transportdampfer und Schleppboote bewirkt werden, welche eine Ladung in einem Hafen der unteren Donau einnehmen und selbe an ein Seefahrzeug ausfolgen, welches im Hafen oder auf der Rhede von Sulina vor Anker liegt.

## Artikel 94.

Niemand darf locale und gewerbsmäßige Lichtergeschäfte unternehmen, ohne vorher die zum Lichterdienste bestimmten Schiffe bei der General-Inspection der Schiffahrt in Tultscha immatrikuliren zu lassen und sich mit einem vom General-Inspector für jedes Schiff ausgestellten Erlaubnißscheine versehen zu haben, welcher jederzeit an Bord vorhanden sein muß.

Vor Ausstellung des Erlaubnißscheines veranlaßt der General-Inspector die Besichtigung der zum Lichterdienste bestimmten Schiffe durch eine Commission, welche beurtheilt, ob dieselben sich in gutem Zustande befinden und zugleich ihre Ladungsfähigkeit nach Registertonnen (Raumtonnen) und ihre Tragfähigkeit nach Imperial quarters constatirt.

Die immatrikulirten Lichterschiffe sind gehalten, sich alljährlich einer neuen Untersuchung zu unterziehen, deren Zeitpunkt vom General-Inspector festgesetzt wird; wenn das Resultat der Untersuchung für zufriedenstellend erachtet wird, wird dies vom General-Inspector auf der Lichterlicenz angemerkt; im entgegengesetzten Falle wird die Licenz bis nach Vollzug der nothwendigen Reparaturen zurückgezogen.

Die Lichterschiffe, sowohl Segelschiffe als Dampfer, dürfen im Raume keine anderen Ladungsräume enthalten, als welche bei der vor Ausstellung des Erlaubnißscheines stattgefundenen Prüfung ordnungsmäßig recognoscirt worden sind.

## Artikel 95.

Die mit vorschriftsmäßigen Schiffspapieren versehenen Schiffe können zeitweilig zum Lichten anderer Fahrzeuge verwendet werden, wobei den Capitänen obliegt, für jede Operation eine besondere Declaration entweder beim General-Inspector der Schiffahrt, wenn es sich um das Lichten eines Schiffes zum Passiren von Untiefen im Flusse, oder bei dem Hafen-Capitän von Sulina abzugeben, wenn es sich um das Lichten eines Schiffes beim Passiren der Mündung handelt. Mit dieser Declaration sind alle Papiere des zum Lichterdienste bestimmten Schiffes, mit Ausnahme der Musterrolle, zu deponiren.

Wenn das als Lichter verwendete Schiff mit mehr als einem Drittel seiner Ladung in den Fluß eingelaufen ist, kann die für das Einlaufen gebührende Taxe sogleich nach der ersten Lichtungsoperation eingefordert werden.

Kein Fahrzeug, welches nicht als Lichterschiff immatriculirt ist, kann jedoch in dieser Eigenschaft durch mehr als vier aufeinander folgende

Monate, vom Zeitpunkte seiner ersten Operation gerechnet, verwendet werden, wenn es nicht die im Artikel 94 vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt.

Artikel 96.

Jeder Patron eines immatriculirten Lichters hat eine bei der Schiffahrts-Casse in Sulina zu erlegende Caution von sechshundert Franken zu leisten.

Diese Caution kann durch die solidarische Bürgschaft einer notorisch zahlungsfähigen und in einer der Hafenstädte der unteren Donau ansässigen Person ersetzt werden.

Der Erlaubnißschein kann vom General-Inspector nicht vor Hinterlegung der Caution oder Annahme der Bürgschaft erfolgt werden.

Die Caution kann nicht rückerstattet, noch die Haftungs-Verbindlichkeit des Bürgen gelöst werden, insolange das Fahrzeug fortfährt, Lichterdienste zu versehen. Die Haftsumme kann zur Zahlung von Geldstrafen verwendet werden, zu denen der Lichter-Patron verurtheilt worden, und in diesem Falle wird die Licenz dem Schiffe für solange entzogen, bis die Caution auf ihren vollen Betrag ergänzt ist.

Artikel 97.

Die immatriculirten Lichterschiffe, sowie die zeitweilig als solche verwendeten Fahrzeuge sind gehalten, ihre Musterrolle in Ordnung zu führen und sie über jede Aufforderung dem General-Inspector, dem Hafen-Capitän von Sulina und den unter deren Befehl stehenden Organen vorzuweisen.

Die immatriculirten Lichterschiffe sind außerdem gehalten, ihre Matrikelnummer, die zeitweilig als Lichter verwendeten Schiffe die Nummer der letzten auf ihrer Musterrolle in Gemäßheit des Artikels 17 des gegenwärtigen Reglements vorgenommenen Abstempelung, zu führen. Diese Nummern sind in arabischen Ziffern von Einem Fuß Höhe an jeder Seite des Schiffsbugs in weißer Farbe anzubringen.

## Capitel II.

### Von den localen Lichtergeschäften.

Artikel 98.

Die Ueberwachung der localen Lichtergeschäfte, welche auf dem Strome vorgenommen werden, wird vom General-Inspector der Schiffahrt oder seinen Organen, jene der an der Mündung vorgenommenen Geschäfte vom Hafen-Capitän von Sulina ausgeübt.

Artikel 99.

Wenn ein Seefahrzeug seine Landung ganz oder theilweise an Bord von Lichterschiffen überträgt, ist der Capitän gehalten, an Bord eines jeden derselben einen von ihm gewählten Wächter aufzustellen.

Bezüglich der localen, im inneren Laufe des Stromes auszuführenden Operationen haben die Lichterschiffe, außer dem Falle, wo sie remorquirt werden, die gelichteten Schiffe zu begleiten und dürfen selbe, Fälle von Elementargewalt ausgenommen, nicht verlassen, bevor sie ihnen nicht die gelichteten Waaren zur Gänze zurückgestellt haben.

Die Capitäne der gelichteten Schiffe haben ihrerseits die Verpflichtung, bevor sie in See stechen, den Patronen ihrer Lichterschiffe die bedungenen Löhne zu zahlen oder über schriftliches Verlangen der letzteren dieselben beim Hafen-Capitanat zu hinterlegen.

Artikel 100.

Bezüglich der Operationen, die an der Flußmündung von Schiffen vorgenommen werden, welche in See gehen, haben die Lichterschiffe zugleich mit den gelichteten Schiffen aus dem Hafen auszulaufen; wenn aber ein Schiff sich mehrerer Lichterschiffe bedient, regelt der Hafen-Capitän ihre Abfahrt derart, daß sie nicht zu lange auf der Rhede zu verbleiben haben, bevor sie die Umladung bewerkstelligt haben können.

In keinem Falle, handle es sich nun um Lichtung eines aus dem Hafen auslaufenden Schiffes, oder eines von der Seeseite kommenden oder eines solchen, das in der Rhede vor Anker bleibt, können die Lichterschiffe ohne einen Passirschein des Hafen-Capitäns von Sulina auslaufen.

Den Lichterschiffen, welche sich auf die Rhede begeben, ist das Laden auf dem Verdecke untersagt.

Artikel 101.

Die immatriculirten Lichterschiffe und die zum Lichten verwendeten Fahrzeuge, welche nach Lichtung eines Seefahrzeuges entweder in den Hafen von Sulina zurückkehren oder den Strom hinauffahren, können von den Organen der General-Inspection der Schiffahrt oder des Hafen-Capitanates von Sulina visitirt werden.

Demgemäß sind die Lichter-Patrone verpflichtet, über jede diesbezügliche Aufforderung der erwähnten Organe den Schiffsraum und die Cabinen ihres Fahrzeuges zu öffnen.

Artikel 102.

Wenn ein Lichterschiff, welches zur Lichtung eines aus dem Flusse auslaufenden Fahrzeuges gedient hat, aus irgend einem Grunde, den von

Elementargewalt nicht ausgenommen, in den Hafen von Sulina zurückkehrt, bevor es die Waaren, die es geladen, zur Gänze abliefern konnte, hat der Capitän oder Patron dies unverzüglich im Bureau des Hafen-Capitäns zu declariren und diese Declaration wird ohne Säumen dem Director der Schiffahrts-Casse mitgetheilt.

Artikel 103.

Die Lichterschiffe, welche in dem im vorigen Artikel vorgesehenen Falle in den Hafen von Sulina zurückkehren, haben in dem unteren Theile des Hafens und an jener Stelle Anker zu werfen, die ihnen vom Hochbootsmann angegeben wird. Sie stehen unter der besondern Aufsicht des der Schiffahrts-Casse zugetheilten Verifications-Beamten, über dessen Aufforderung die Capitäne oder Patrone den Zugang zum Schiffsraume oder den Cabinen ihres Fahrzeuges zu gestatten haben.

## Capitel III.

### Von den Operationen des Lichtens durch Cabotage.

Artikel 104.

Die Operationen des Lichtens durch Cabotage können durch alle mit richtigen Papieren versehenen Transportdampfer, Schleppboote, Segelschiffe und Lichter verrichtet werden, unter der Obliegenheit für die Capitäne oder Schiffer, sich für jede Fahrt von den competenten Consular- oder Localbehörden der Häfen, in denen sie ihre Ladung einnehmen, ein Certificat, welches den Gegenstand der Operation und die eingeschiffte Waarenmenge ersichtlich macht, ausfertigen zu lassen.

Dieses Certificat hat im Verlaufe der Fahrt über jede Aufforderung des General-Inspectors und seiner Organe vorgezeigt zu werden.

Artikel 105.

Sobald ein Fahrzeug, welches eine Cabotage-Operation vornimmt, im Hafen von Sulina anlangt, hat der Schiffer sich in das Bureau des Hafen-Capitäns zu begeben und das durch den vorigen Artikel vorgeschriebene Certificat vorzuweisen.

Wenn das Schiff seine gesammte Fracht im Hafen von Sulina ausladet, ankert es zur Seite des Seefahrzeuges, welches die Güter aufnehmen soll, und darf sich von demselben nicht vor vollständig beendigter Ausladung entfernen.

Soll die Fracht ganz oder theilweise auf der Rhede von Sulina ausgeladen werden, so hat der Schiffsführer das durch Artikel 104 vorgeschriebene Certificat dem Hafen-Capitän einzuhändigen, welcher ihm den zum Verlassen des Hafens nöthigen Passirschein ausstellt.

### Artikel 106.

Die vorhergehenden Artikel 97, 100, 101 und 103 sind auch auf Schiffe anwendbar, welche als Lichterschiffe auf Cabotage dienen.

Jedoch sind Transportdampfer und Schleppboote nicht der Verpflichtung unterworfen, sich in Gemäßheit des Artikel 100 visitiren zu lassen, ausgenommen, wenn eine der betheiligten Parteien es verlangt, oder im Falle eines Verdachtes eines Unterschleifes.

## Capitel IV.

### Besondere Bestimmungen für den Fall von Elementargewalt.

### Artikel 107.

Wenn ein Fahrzeug durch Unwetter gezwungen wird, die Rhede von Sulina zu verlassen, und seine Ladung ganz oder theilweise an Bord des Lichters zurückläßt, so kehrt der Patron des Lichters in den Hafen zurück und behält provisorisch seine Ladung in Verwahrung, jedoch hat er die im Artikel 102 vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen.

### Artikel 108.

Wenn in dem im vorstehenden Artikel vorgesehenen Falle das gelichtete Schiff nicht binnen sechs Tagen wieder erscheint, sind die Patrone der Lichterschiffe befugt, beim Hafen-Capitän die Ermächtigung zur Ausladung ihrer Fracht und Uebergabe derselben zu Handen des dazu Berechtigten nachzusuchen, und sie dürfen die Bezahlung des verabredeten Miethgeldes fordern, als ob sie die Ladung an Bord des gelichteten Schiffes abgesetzt hätten, jedoch ohne irgend welchen Zuschlag.

Wenn vor Ablauf der oben bezeichneten Frist das Schiff wieder auf der Rhede erscheint und sich von Neuem entfernt, werden die abgelaufenen Tage nicht gezählt, und es beginnt eine neue Frist mit dem Tage seines Wiedererscheinens.

### Capitel V.

**Besondere Bestimmungen für Fälle von Unterschleif.**

#### Artikel 109.

Im Falle der Vermuthung einer Unrichtigkeit oder einer falschen Angabe der Ladungsfähigkeit des Lichters ist der Handels-Capitän berechtigt, die Verification des Tonnengehaltes durch eine eigene, je nach dem Falle vom Hafen-Capitän von Sulina oder vom General-Inspector der Schiffahrt ernannte Commission vornehmen zu lassen.

Die Kosten der Experten-Commission trägt der Capitän, welcher dieselbe verlangt hat, es wäre denn, daß die Unrichtigkeit oder die falsche Angabe erwiesen wird, in welchem Falle sie dem Lichter zur Last fallen.

#### Artikel 110.

Wenn nachgewiesen wird, daß an der an Bord eines immatriculirten Lichters gebrachten Ladung eine Entwendung verübt worden ist, wird die Licenz desselben für mindestens drei Monate entzogen, unbeschadet der Verhängung der im Artikel 139 dieses Reglements festgesetzten Geldstrafe über den Capitän und Patron des Schiffes und des den competenten Behörden zustehenden strafrechtlichen Verfahrens.

## Abschnitt VI.

## Vom Remorquiren.

### Capitel I.

**Allgemeine Vorschriften.**

#### Artikel 111.

Niemand darf an der Sulina-Mündung oder auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha dauernd Remorquirgeschäfte betreiben, ehe er die zur Verwendung als Remorqueurs bestimmten Schiffe beim Hafen-Capitänsamt von Sulina hat eintragen lassen und sich für jedes Schiff mit einer vom Hafen-Capitän ausgestellten Licenz versehen hat.

Diese Licenz muß sich stets an Bord befinden; in derselben ist der Tonnengehalt des Remorqueurs, sowie die Gattung und Stärke seiner Maschine angegeben.

Artikel 112.

Vor Ausstellung der Licenz läßt der Hafen-Capitän den Remorqueur, für welchen dieselbe angesucht wird, durch Sachverständige in Augenschein nehmen, welche ihr Urtheil abgeben, ob der Remorqueur und insbesondere seine Maschine in gutem Stande ist.

Dieser Augenschein wird im Frühling jedes Jahres wiederholt und das Gutachten der Sachverständigen constatirt, für wieviel Monate die Maschine in Stand ist.

Artikel 113.

Die Remorqueurs, welche mit der in den beiden vorstehenden Artikeln vorgeschriebenen Licenz versehen sind, haben am Backbord und am Steuerbord auf einem in die Augen fallenden Theile der äußeren Schiffsverkleidung die Nummer dieser Licenz in arabischen Ziffern von einem Fuß Höhe in weißer Farbe angebracht zu führen.

Artikel 114.

Wenn die remorquirten Schiffe oder Transportschiffe auf der Rhede von Sulina, in einem Hafen oder in was immer für einem anderen Punkte der unteren Donau unterhalb Isaktscha sich vertäuen oder Anker werfen, dürfen die Remorqueurs die Remorquirtaue nicht eher nachlassen, als bis die remorquirten Schiffe oder Transportschiffe vor dem Winde oder der Strömung geschweit haben und sich auf sicherem Anlegeplatze befinden.

Artikel 115.

Wenn der Capitän eines Remorqueurs es unternimmt, sei es auf der Rhede von Sulina oder auf dem Flusse unterhalb Isaktscha, ein oder mehrere Schiffe, Transportschiffe oder Flösse zu remorquiren, für welche die Kraft seines Schiffes unzureichend ist, ist er für allen Schaden, welcher daraus entstehen kann, civilrechtlich verantwortlich.

Artikel 116.

Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel 114 und 115 sind für alle Schiffe, welche unterhalb Isaktscha und auf der Rhede von Sulina dauernd oder für einzelne Fälle zur Remorquirung von anderen verwendet werden, verbindlich.

## Capitel II.

### Vom Remorquiren an der Strommündung.

Artikel 117.

Die dauernd oder für einzelne Fälle zur Verwendung im Hafen und auf der Rhede von Sulina benützten Remorqueurs haben sich genau nach den Weisungen zu richten, welche ihnen vom Hafen-Capitän oder von dessen Agenten hinsichtlich der Vertäuungs- oder Ankerstelle der Schiffe, welche sie behufs der Einfahrt remorquiren, gegeben werden.

Sie selbst stationiren in jenem Theile des Hafens, der ihnen vom Hafen-Capitän speciell angewiesen wird, und es dürfen sich ihrer nicht mehr als zwei Bord an Bord vertäuen.

Artikel 118.

Allen Dampfschiffen ist untersagt, im Hafen von Sulina mit mehr als zwei Bord an Bord vertäuten Schiffen zu fahren.

Artikel 119.

Wenn der Zustand des Meeres den Lootsen an der Strommündung nicht gestattet, sich auf die Rhede zu begeben, um die Schiffe bei der Einfahrt zu lootsen, ist jeder Remorqueur, der aus dem Hafen ausläuft, um ein Schiff in Schlepp zu nehmen, verpflichtet, vor seinem Auslaufen den vom Lootsen-Capitän zum obigen Behufe bestimmten Lootsen an Bord zu nehmen.

## Capitel III.

### Vom Remorquiren auf dem Strome.

Artikel 120.

Als dauernd Remorquir-Arbeiten zwischen Isaktscha und der Sulinamündung verrichtend und demzufolge zur Einholung der im Artikel 111 dieses Reglements vorgeschriebenen Licenz verpflichtet, wird jeder Remorqueur angesehen, welcher auf diesem Theile des Stromes innerhalb eines Monates mehr als drei solche Arbeiten verrichtet.

Artikel 121.

Falls ein Schiff, Transportschiff oder Floß, welches remorquirt wird, unterhalb Isaktscha auf den Strand läuft oder Schiffbruch leidet,

hat der Capitän des Remorqueurs bei der Fortsetzung seiner Fahrt dem ersten zum Dienste der General-Inspection gehörigen Fahrzeuge, welchem er begegnet, von dem Unfalle Nachricht zu geben.

Wenn die Strandung dem Remorqueur zur Last fällt, darf derselbe seine Fahrt nicht eher fortsetzen, als bis constatirt ist, daß die Stärke seiner Maschine nicht zureicht, um das gestrandete Schiff, Transportschiff oder Floß wieder flott zu machen.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden auf alle Dampfschiffe Anwendung, welche dauernd oder für einzelne Fälle zum Remorquiren unterhalb Isaktscha verwendet werden.

## Abschnitt VII.

## Besondere, im Interesse der Verbesserungs-Arbeiten auf der unteren Donau zu beobachtende Verfügungen.

### Artikel 122.

Die Vorsichtsregeln, welche im Artikel 30 dieses Reglements den Capitänen oder Patronen von Schiffen oder Flössen, die auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha fahren oder stationiren, vorgeschrieben sind, finden insbesondere auf das schwimmende Material Anwendung, welches bei den Verbesserungs-Arbeiten im Strome und an seiner Mündung, sowie bei den Werken aller Art, wie Dämme, Wellenbrecher, Sporne, Quais-Uferverkleidungen, die jetzt oder künftig von der europäischen Donau-Commission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde ausgeführt werden, verwendet wird, dann auf die von der einen oder anderen dieser Behörden auf dem Strome oder an dessen Ufern angebrachten Bojen und sonstigen Zeichen.

### Artikel 123.

Ebenso haben die Capitäne oder Patrone von Schiffen, Transportschiffen oder Flössen die nothwendigen Vorsichtsmaßregeln zu ergreifen, um die in der Ausführung begriffenen Arbeiten, insbesondere die Baggerarbeiten und den Bau der auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha und an ihrer Mündung in Angriff genommenen oder zu nehmenden Werke so wenig als möglich zu behindern.

Zu diesem Zwecke sind die Capitäne aller Dampfschiffe verpflichtet, sobald sie eine Stromstrecke durchfahren, auf welcher Bagger- oder

sonstige Arbeiten in der Ausführung begriffen sind, ihren Curs so langsam zu nehmen, als dies ihnen ohne Gefahr für ihr eigenes Schiff oder die von ihnen remorquirten Fahrzeuge möglich ist, und zwar so lange, als sie sich zwischen den oberhalb und unterhalb der Stelle, wo die Arbeiten stattfinden, eigens an den Ufern angebrachten Zeichen befinden.

Artikel 124.

Wenn auf der unteren Donau unterhalb Isaktscha Dampf-Baggermaschinen bei Nacht in Thätigkeit sind, ist mit der nachbezeichneten Ausnahme allen Segel- oder Dampfschiffen und allen Flössen die Durchfahrt durch die Strecken, auf welchen die Bagger-Arbeiten und die Fortschaffung des Abraumes stattfinden, für so viele Stunden untersagt, als für erforderlich erachtet und durch eine eigene Bekanntmachung, welche die Europäische Commission oder die in der Zukunft an deren Stelle tretende Behörde zu diesem Zwecke veröffentlichen läßt, festgesetzt wird.

Dieses Verbot erstreckt sich nicht auf die Paketboote, welche auf periodischen Fahrten begriffen sind und einen regelmäßigen Postdienst versehen, vorbehaltlich jedoch der Fälle besonderer Nothwendigkeit, in denen die Durchfahrt bei Nacht durch einfache Bekanntmachung der Europäischen Commission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde unbedingt verboten werden kann.

## Abschnitt VIII.

## Von den Uebertretungen.

### Capitel I.

### Festsetzung der Geldstrafen.

§. 1.

**Uebertretungen der allgemeinen Verfügungen und jener des Abschnittes I über die Polizei auf der Rhede und im Hafen von Sulina.**

Artikel 125.

Jede Uebertretung der im zweiten Absatze des Artikels fünf (5), im ersten Absatze des Artikels siebzehn (17) oder im ersten Absatze des Artikels dreiundzwanzig (23), oder einer der in den Artikeln acht, zehn, eilf, vierzehn, sechzehn, achtzehn, neunzehn, zwanzig, siebenundzwanzig und achtundzwanzig (8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 und 28) dieses Regle-

ments enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens zehn und höchstens fünfzig Franken.

Artikel 126.

Jeder Capitän eines Seeschiffes, mit Ausnahme der den Messageriedienst versehenden Paketboote, der auf der Donau mit einer Musterrolle betreten wird, welche nicht mit dem im Artikel siebzehn (17) dieses Reglements erwähnten, oder nur mit einem oder mehreren oblitterirten Stempeln versehen ist, verfällt in eine Strafe von mindestens hundert und höchstens fünfhundert Franken.

Für jeden Capitän eines Seeschiffes, der auf der Fahrt zwischen Isaktscha und Sulina ohne seine Musterrolle betreten wird, oder sich weigert, dieselbe den Agenten der General-Schiffahrts-Inspection vorzuweisen, beträgt die Strafe mindestens zwanzig und höchstens zweihundert Franken.

Artikel 127.

Jede Uebertretung des Artikels einundzwanzig (21) dieses Reglements wird mit einer Strafe von mindestens hundert und höchstens dreihundert Franken belegt.

Für die Uebertretungen der Verfügungen des Artikels zweiundzwanzig (22) beträgt die Strafe mindestens zwanzig und höchstens zweihundert Franken.

Artikel 128.

Jede Uebertretung einer der Bestimmungen der Artikel vierundzwanzig und fünfundzwanzig (24 und 25) unterliegt einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens hundert Franken.

§. 2.

**Uebertretungen der Verfügungen des Abschnittes II über die Strompolizei.**

Artikel 129.

Jede Uebertretung einer der Verfügungen der Artikel dreißig bis einschließlich fünfundvierzig, achtundvierzig bis einschließlich neunundfünfzig, vierundsechzig, fünfundsechzig, neunundsechzig und vierundsiebzig dieses Reglements (30 bis 45, 48 bis 59, 64, 65, 69 und 74) unterliegt einer Strafe von mindestens dreißig und höchstens hundert Franken.

Artikel 130.

Jeder Floßführer, der beim Befahren des Armes von Sulina auf einem größeren Tiefgange als dem im Artikel sechzig (60) dieses Regle-

ments angegebenen betreten wird, verfällt in eine Strafe von mindestens hundert und höchstens fünfhundert Franken.

Jede Uebertretung einer der Verfügungen der Artikel einundsechzig und zweiundsechzig (61 und 62) unterliegt einer Strafe von mindestens zweihundert und höchstens fünfhundert Franken.

Artikel 131.

Jede Uebertretung einer der Verfügungen des Artikels dreiundsiebzig (73) dieses Reglements, das Auswerfen oder Ausschiffen von Ballast betreffend, unterliegt einer Strafe von mindestens hundert und höchstens fünfhundert Franken.

§. 3.

**Uebertretungen der Verfügungen des Abschnittes III über die Hafenpolizei von Tultscha.**

Artikel 132.

Die Uebertretungen einer der in den Artikeln fünfundsiebzig, sechsundsiebzig und siebenundsiebzig (75, 76 und 77) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegen einer Strafe von mindestens zehn und höchstens fünfzig Franken.

§. 4.

**Uebertretungen der Verfügungen des Abschnittes IV über den Lootsendienst.**

Artikel 133.

Jede Uebertretung der im ersten Absatze des Artikels dreizehn (13) oder im zweiten Absatze des Artikels fünfundachtzig (85) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens hundertfünfzig und höchstens dreihundert Franken.

Artikel 134.

Jede Verweigerung der im Artikel achtzig (80) dieses Reglements vorgeschriebenen Declarationen, sowie jede in diesen Declarationen, sei es von Seite des Capitäns oder des Lootsen, begangene absichtliche Unrichtigkeit, dann jede Uebertretung des Artikels einundachtzig (81) unterliegt einer Strafe von mindestens fünfzig und höchstens hundert Franken.

Artikel 135.

Jeder Capitän, welcher entgegen den im letzten Absatze des Artikels vierundachtzig (84) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen sein

Schiff zwischen Sulina und Braila, sei es auch auf der Bergfahrt und während er sich selbst an Bord befindet, von einem der Körperschaft der Stromlootsen nicht angehörigen Piloten lootsen läßt, verfällt in eine Strafe von mindestens hundert und höchstens hundertfünfzig Franken.

Ein Stromlootse, welcher einer der im Artikel achtundachtzig (88) oben enthaltenen Verfügungen zuwiderhandelt, verfällt in eine Strafe von mindestens fünfzig und höchstens hundert Franken.

### Artikel 136.

Jede von den patentirten Mündungs- oder Stromlootsen oder von den ersten oder zweiten Lootsen-Capitänen begangene Uebertretung der Verfügungen dieses Reglements oder der ihnen ertheilten Instructionen, auf welche keine besondere Strafbestimmung gesetzt ist, unterliegt einer Strafe, welche dreihundert Franken nicht übersteigen darf.

## §. 5.

**Uebertretungen der Verfügungen des Abschnittes V über den Lichterdienst.**

### Artikel 137.

Jede Uebertretung der Verfügungen des ersten Absatzes des Artikels vierundneunzig (94) oder einer der Verfügungen der Artikel fünfundneunzig, hunderteins und hundertvier (95, 101 und 104) dieses Reglements unterliegt einer Strafe von mindestens hundert und höchstens zweihundert Franken.

### Artikel 138.

Jede Uebertretung der im dritten Absatze des Artikels vierundneunzig (94) enthaltenen Vorschrift, sowie jede Uebertretung einer der im Artikel siebenundneunzig (97), im ersten Absatze des Artikels neunundneunzig (99), in den Artikeln hundert, hundertzwei, hundertdrei (100, 102, 103) und im ersten Absatze des Artikels hundertfünf (105) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens hundertzwanzig Franken.

### Artikel 139.

Jede Uebertretung einer der im vierten Absatze des Artikels vierundneunzig (94), im zweiten Absatze des Artikels neunundneunzig (99) und im zweiten Absatze des Artikels hundertfünf (105) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens vierhundert und höchstens zwölfhundert Franken, und dieselbe Strafe trifft

den Capitän oder Patron jedes als Lichter verwendeten Schiffes und jedes immatriculirten Lichterschiffes, welches, ohne durch unwiderstehliche Gewalt dazu genöthigt zu sein, sich auf der Rhede von Sulina vom gelichteten Schiffe entfernt, bevor es seine gesammte Ladung auf dieses übergeladen hat.

Artikel 140.

Unter allen Umständen haftet das Schiff oder Lichterschiff, an Bord dessen eine Uebertretung begangen worden ist, vor Allem für die Bezahlung der verwirkten Geldstrafe, zu deren Deckung dasselbe je nach Beschaffenheit des Falles vom General-Inspector der Schiffahrt oder vom Hafen-Capitän von Sulina sequestrirt werden kann.

§. 6.

**Uebertretungen der Verfügungen des Abschnittes VI über das Remorquiren.**

Artikel 141.

Jede Uebertretung einer der Verfügungen des Artikels hunderteilf (111), des zweiten Absatzes des Artikels hundertzwölf (112), der Artikel hundertvierzehn, hundertzwanzig und hunderteinundzwanzig (114, 120, 121) dieses Reglements unterliegt einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens hundertzwanzig Franken.

Dieselbe Strafe trifft jeden Remorqueur, welcher unterhalb Isaktscha eine Remorquirung unternimmt, für welche die Stärke seiner Maschine unzureichend ist.

Artikel 142.

Es unterliegen:

einer Strafe von mindestens zehn und höchstens dreißig Franken die Uebertretungen der Verfügungen des Artikels hundertdreizehn (113);

einer Strafe von mindestens zwanzig und höchstens sechzig Franken die Uebertretungen einer der Verfügungen der Artikel hundertsiebzehn und hundertneunzehn (117 und 119),

und einer Strafe von mindestens vierzig und höchstens hundertzwanzig Franken die Uebertretungen der Verfügung des Artikels hundertachtzehn (118) dieses Reglements.

Artikel 143.

Die Verfügungen des Artikels hundertvierzig (140) finden hinsichtlich der Deckung der Geldstrafen auch auf die Remorqueurs, an Bord deren die Uebertretungen begangen worden sind, Anwendung.

## §. 7.

### Uebertretungen der besonderen Verfügungen des Abschnittes VII.

### Artikel 144.

Jede Uebertretung einer der in den Artikeln hundertzweiundzwanzig, hundertdreiundzwanzig und hundertvierundzwanzig (122, 123 und 124) dieses Reglements enthaltenen Verfügungen unterliegt einer Strafe von mindestens fünfzig und höchstens fünfhundert Franken.

### Artikel 145.

Wenn bei oder in Folge einer Uebertretung einer der Verfügungen der vorerwähnten Artikel hundertzweiundzwanzig, hundertdreiundzwanzig und hundertvierundzwanzig (122, 123 und 124) oder einer Uebertretung, welche in einem der Artikel hundertneunundzwanzig und hundertdreißig (129 und 130) dieses Reglements vorgesehen und mit Strafe bedroht ist, durch das Schiff oder Floß, durch welches die Uebertretung begangen wird, den von der Europäischen Donau-Commission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde aufgeführten Werken, ihrem schwimmenden Materiale oder irgend einem anderen Eigenthume derselben was immer für eine Beschädigung oder Havarie zugefügt wird, so beträgt die Strafe, in welche der Uebertreter verfällt, mindestens zweihundertfünfzig und höchstens zweitausend fünfhundert Franken.

## §. 8.

### Wörtliche und thätliche Beleidigungen.

### Artikel 146.

Jede Beleidigung, Beschimpfung oder Bedrohung der mit der Handhabung der Schiffahrtspolizei oder mit der Einhebung der an der Sulina-Mündung eingeführten Taxen beauftragten Organe, während sie in Ausübung ihres Amtes begriffen sind, sowie jede Beschimpfung oder Beleidigung der Autorität, von welcher diese Organe ermächtigt sind, unterliegt einer Strafe von mindestens zehn und höchstens fünfzig Franken.

Sind Thätlichkeiten gegen die Polizei- oder Taxerhebungs-Organe während der Ausübung ihres Amtes begangen worden, so kann die Strafe bis auf ein Maximum von dreihundert Franken erhöht werden.

## Capitel II.

### Vorschriften über die Verhängung der Geldstrafen.

Artikel 147.

Die Geldstrafen finden keine Anwendung auf die durch Fälle unwiderstehlicher Gewalt herbeigeführten Uebertretungen.

Artikel 148.

Das Maximum der Geldstrafe kann bei vorkommender Rückfälligkeit verdoppelt werden.

Rückfälligkeit findet von Seite der Capitäne von Seeschiffen statt, wenn die beiden Uebertretungen begangen worden sind, ohne daß das Schiff in der Zwischenzeit die Donau verlassen hat.

Von Seite der Patrone von Lichterschiffen, der Capitäne von Remorqeurs und der Lootsen findet Rückfälligkeit statt, wenn die Uebertretung sich innerhalb Jahresfrist wiederholt.

Von Seite der Führer von Flößen findet Rückfälligkeit in die Uebertretung der Verfügungen des Artikels sechzig (60) dieses Reglements statt, wenn zwischen dem ersten Jänner und einunddreißigsten December eines und desselben Jahres zwei oder mehrere von demselben Eigenthümer oder Verkäufer abgeschickte Flösse von größeren Dimensionen, als den im erwähnten Artikel vorgeschriebenen, im Arme von Sulina fahrend, betroffen werden, ohne von einem Dampfschiffe remorquirt zu sein.

Im Falle des Artikels zweiundsechzig (62) findet Rückfälligkeit statt, wenn die Uebertretung an Bord desselben Flosses während zweier oder mehrerer Nächte im Laufe derselben Fahrt begangen worden ist.

Artikel 149.

Abgesehen von der Verurtheilung zu den Geldstrafen können die Uebertreter vor den competenten Gerichten auf Ersatz des von ihnen verursachten Schadens belangt werden.

Artikel 150.

Die Capitäne sind für die von den Leuten ihrer Mannschaft begangenen Uebertretungen persönlich verantwortlich.

Artikel 151.

Der General-Inspector der Schiffahrt und der Hafen-Capitän von Sulina haben über die im Umfange ihres Amtskreises begangenen

Uebertretungen der Verfügungen dieses Reglements zu erkennen und verurtheilen in erster Instanz zu den auf Grund dieser Uebertretungen zu verhängenden Geldstrafen.

Die Kundgebung ihrer Entscheidungen geschieht zu Sulina in der Kanzlei der Consular- oder Localbehörde, welcher die verurtheilte Partei untersteht, wenn die Uebertretung auf der Thalfahrt begangen worden ist; sie geschieht bei der gleichen Behörde im Bestimmungshafen, wenn die Uebertretung auf der Bergfahrt stattgefunden hat; sie kann auch in giltiger Weise gegen die Person stattfinden.

Artikel 152.

Der Betrag der Strafgelder wird in Sulina zu Handen des Directors der Schiffahrtscasse eingezahlt, und von Seiten der Seeschiffe hat diese Zahlung jedenfalls vor jener der Schiffahrtsgebühren, welche dieselben bei der Ausfahrt aus dem Strome zu entrichten haben, zu erfolgen.

Artikel 153.

Die Berufung gegen Verurtheilungen ist innerhalb dreier Monate nach der Kundgebung des Urtheiles entweder bei der Europäischen Commission oder der in der Zukunft an deren Stelle tretenden Behörde, oder bei dem gemischten Gerichte, welches zu diesem Behufe eventuell zusammengesetzt werden kann, anzubringen.

Im Falle der Berufung wird der Betrag der Geldstrafe provisorisch in die Schiffahrtscasse eingelegt und bleibt daselbst bis zur Austragung des Falles deponirt.

Das auf die Berufung erflossene Urtheil ist endgiltig, und es findet dagegen keinerlei Recurs statt.

Nach Ablauf der dreimonatlichen Frist, von der Kundgebung an gerechnet, kann die Berufung nicht mehr angenommen werden und bleibt der Betrag der Geldstrafe der Schiffscasse endgiltig erworben.

## Schlußverfügungen.

Artikel 154.

Das vorliegende Reglement tritt am 1. März 1871 in Wirksamkeit.

Mit demselben Tage wird außer Kraft gesetzt:

1. Das Schiffahrts- und Polizei-Reglement vom 2. November 1865 welches einen Anhang der Acte vom selben Tage bildet, sammt den Ab-

änderungen, welche an jenem Reglement durch die späteren Bestimmungen über das Lootsenwesen und den Lichterdienst vom 16. April 1868, 22. April 1869 und 30. October 1869 vorgenommen worden sind.

2. Die Bestimmungen über die Fahrten der Flösse vom 12. Mai und 13. October 1866.

3. Die im Interesse der Verbesserungsarbeiten an der unteren Donau am 21. April 1868 erlassenen Polizeibestimmungen.

4. Das Reglement über das Remorquiren vom 2. November 1867 und 22. April 1869, sowie

5. die Nachtragsbestimmungen über das Anlegen im Hafen von Sulina, gleichfalls vom 22. April 1869.

Artikel 155.

Das vorliegende Reglement kann von der Europäischen Commission oder der internationalen Behörde, welche kraft Artikel 17 des Pariser Vertrages an deren Stelle eingesetzt werden wird, nach Erforderniß modificirt werden.

Geschehen zu Galatz am achten November 1870.

von Pottenburg m. p.
J. Stokes m. p.
B. Berio m. p.
Radowitz m. p.
von Offenberg m. p.
Ismail m. p.

---

## Schiffahrts-Acte für die Donaumündungen.

Beilage B.

## Tarif der an den Donaumündungen zu erhebenden Schiffahrtsgebühren.

### Einleitung.

In Erwägung, daß der Artikel 16 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 die Kosten für die ausgeführten Arbeiten zur Freimachung der Donaumündungen und der denselben zunächst gelegenen Meerestheile von den sie versperrenden Hindernissen, sowie für die zur Sicherung und Förderung der Schiffahrt bestimmten Anstalten, durch die Einhebung fixer von der Commission festgesetzter Gebühren zu decken sind;

in Berücksichtigung des demgemäß provisorisch festgestellten Tarifes vom 25. Juli 1860, und des revidirten Tarifes vom 7. März 1863;

in Anbetracht, daß die in den Sulinamündungen unternommenen Arbeiten beendiget sind, daß in Folge der dadurch erzielten größeren Tiefe die Hindernisse, welchen die Schiffe an diesem Punkte begegneten, beseitigt sind;

daß die im Flußbette ausgeführten Regulirungs- und Baggerungs-Arbeiten, die Errichtung eines Leuchtthurmes an der St. Georgsmündung, die an den im Vertrage genannten Etablissements eingeführten Verbesserungen, die Gründung eines Marine-Spitales in Sulina, in welchem die kranken und schiffbrüchigen Seeleute unentgeltlich aufgenommen werden, der Schiffahrt gleichfalls ansehnliche Vortheile gewähren;

daß bei dieser Sachlage, und um sowohl für die Amortisirung der den Arbeiten gewidmeten Summen, als für die Auslagen, welche deren Erhaltung und allfällige Ausdehnung herbeiführen konnten, sowie zur Erhaltung der oberwähnten Etablissements erforderlich sind, Vorsorge zu treffen, eine definitive Bestimmung an die Stelle der provisorischen Verfügungen des gegenwärtig geltenden Tarifes zu treten hat;

daß die Erfahrung gelehrt hat, daß es ein Vortheil für die Schiffahrt sei, daß die für die Ameliorations-Arbeiten auferlegten Abgaben mit den Leuchtthurms- und Lootsen-Taxen zu einer einzigen fixen Gebühr verschmolzen werden:

setzt die europäische Donau-Commission nachfolgenden Tarif fest:

## Artikel 1.

Jedes Segelschiff von mehr als dreißig Tonnen, welches vom Hafen von Sulina auslauft, um in die See zu stechen, und welches laut seines Manifestes mehr als ein Drittel seiner vollen Ladung führt, zahlt per Tonne seines Gehaltes eine fixe Schiffahrtsgebühr, deren Höhe nach Maß des ganzen Tonnengehaltes des Schiffes und nach der Tiefe des Fahrwassers in der Mündung des Armes von Sulina, wie unten folgt, bestimmt wird.

Die Schiffe, welche stromaufwärts fahren, um in einem Binnen-Hafen ihre Ladung aufzunehmen, zahlen die in der nachfolgenden Tabelle festgesetzten Gebühren:

Die Schiffe, welche stromaufwärts fahren, um in einem Binnenhafen ihre Ladung aufzunehmen, zahlen die in der nachfolgenden Tabelle festgesetzten Gebühren:

| Schiffe | Höhe der zu zahlenden Gebühren pr. Tonne bei einer Tiefe an der Mündung | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | von weniger als 10 Fuß | | von mindestens 10 Fuß u. höchstens 11 Fuß | | von mehr als 11 Fuß bis 12 Fuß | | von mehr als 12 Fuß bis 13 Fuß | | von mehr als 13 Fuß bis 14 Fuß | | von mehr als 14 Fuß bis 15 Fuß | | von mehr als 15 Fuß | |
| | Frcs. | cs | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. |
| Von mehr als 30 und weniger als 100 Tonnen | — | 80 | — | 80 | -- | 80 | — | 80 | — | 80 | — | 80 | — | 80 |
| Von einem Tonnengehalt von wenigstens 100 Tonnen und höchstens 150 Tonnen .... | 1 | 05 | 1 | 55 | 2 | 05 | 2 | 05 | 2 | 05 | 2 | 05 | 2 | 05 |
| Von mehr als 150 Tonnen und nicht über 200 Tonnen ..... | 1 | 05 | 1 | 55 | 2 | 05 | 2 | 55 | 2 | 55 | 2 | 55 | 2 | 55 |
| Von mehr als 200 Tonnen und nicht über 250 Tonnen ..... | 1 | 05 | 1 | 55 | 2 | 05 | 2 | 55 | 2 | 80 | 2 | 80 | 2 | 80 |
| Von mehr als 250 Tonnen und nicht über 300 Tonnen ..... | 1 | 05 | 1 | 55 | 2 | 05 | 2 | 55 | 2 | 80 | 3 | 05 | 3 | 05 |
| Von mehr als 300 Tonnen ..... | 1 | 05 | 1 | 55 | 2 | 05 | 2 | 55 | 2 | 80 | 3 | 05 | 3 | 30 |

Die Schiffe, welche ihre Ladung im Hafen von Sulina einnehmen, ohne über besagten Hafen hinauf stromaufwärts zu fahren, zahlen nur die in der nachfolgenden Tabelle bestimmten Gebühren:

| Schiffe | Höhe der zu zahlenden Gebühr pr. Tonne bei einer Tiefe an der Mündung | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | von weniger als 10 Fuß | | von mindestens 10 Fuß u. höchstens 11 Fuß | | von mehr als 11 Fuß bis 12 Fuß | | von mehr als 12 Fuß bis 13 Fuß | | Von mehr als 13 Fuß bis 14 Fuß | | von mehr als 14 Fuß bis 15 Fuß | | von mehr als 15 Fuß | |
| | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. | Frcs. | cs. |
| Von mehr als 30 und weniger als 100 Tonnen | — | 50 | — | 50 | — | 50 | — | 50 | — | 50 | — | 50 | — | 50 |
| Von mindestens 100 Tonnen und höchstens 150 Tonnen | — | 90 | 1 | 30 | 1 | 80 | 1 | 80 | 1 | 80 | 1 | 80 | 1 | 80 |
| Von mehr als 150 Tonnen und nicht über 200 Tonnen | — | 90 | 1 | 30 | 1 | 80 | 2 | 15 | 2 | 15 | 2 | 15 | 2 | 15 |
| Von mehr als 200 Tonnen und nicht über 250 Tonnen | — | 90 | 1 | 30 | 1 | 80 | 2 | 15 | 2 | 35 | 2 | 35 | 2 | 35 |
| Von mehr als 250 Tonnen und nicht über 300 Tonnen | — | 90 | 1 | 30 | 1 | 80 | 2 | 15 | 2 | 35 | 2 | 55 | 2 | 55 |
| Von mehr als 300 Tonnen | — | 90 | 1 | 30 | 1 | 80 | 2 | 15 | 2 | 35 | 2 | 55 | 2 | 80 |
| Schiffe von 300 Tonnen oder mehr, welche wegen Mangel an Tiefe im Fahrwasser im Hafen nicht ihre volle Fracht aufnehmen können | — | 90 | 1 | 30 | 1 | 50 | 1 | 70 | 1 | 80 | 1 | 90 | 2 | — |

Artikel 2.

Die einer öffentlichen Unternehmung gehörenden Dampfschiffe, welche speciell für den Personen-Verkehr bestimmt sind, und periodische Fahrten nach einer vorausbestimmten Fahrordnung bewerkstelligen, zahlen bei ihrer Ausfahrt aus dem Flusse eine fixe Gebühr von sechzig Centimes per Tonne ihres Gehaltes, ohne Rücksicht auf ihre volle oder theilweise Ladung.

Diese Gebühr wird nach dem Netto-Tonnengehalte des Schiffes berechnet, wie er von den Schiffspapieren angegeben wird, das heißt mit Abzug des Gewichtes der Maschine und des Brennmateriales vom vollen Tonnengehalt.

Wenn die auf die Maschine entfallende Tonnenzahl von den Schiffspapieren nicht angegeben ist, so wird vom ganzen Tonnengehalt bei den Radschiffen 37 Percent und bei den Schraubenschiffen 32 Percent abgezogen; der Abzug wird nach einer gemäß den Bestimmungen des untenstehenden Artikels 14 vorgenommenen Umrechnung des Tonnengehaltes des Schiffes in englisches Tonnenmaß vorgenommen.

Solche Schiffe sind bei ihrer Einfahrt in den Fluß von allen Abgaben befreit.

Artikel 3.

Alle anderen Handels-Dampfschiffe, als die im vorhergehenden Artikel bezeichneten, unterliegen denselben Abgaben, wie die Segelschiffe, mit Ausnahme des Abzuges des Gewichtes der Maschine und des Brennmateriales, welches ebenfalls nach den im vorhergehenden Artikel aufgestellten Grundsätzen vom Gesammtgewicht in Abschlag gebracht wird.

Die Höhe der von diesen Schiffen per Tonne zu entrichtenden Abgabe wird der obenstehenden Tabelle gemäß bestimmt, je nachdem sie von Sulina stromaufwärts fahren oder nicht, und nach dem ihnen im ersten Alinea dieses Artikels zugesicherten Abzuge.

Jene Dampfschiffe, welche nicht in die durch den obenstehenden Artikel 2 bestimmte Kategorie gehören, und die Donaufahrt hin und zurück mehr als zweimal im Laufe desselben Jahres machen, genießen einen Abzug von 40 Percent vom Betrage der Ein- und Ausfahrts-Gebühren für jede der acht Fahrten, die sie nach den zwei ersten vor dem Ablaufe des Jahres unternehmen, und wenn sich die Zahl der jährlichen Fahrten über zehn erhebt, so ist der Abzug 60 Percent für jede Fahrt des Jahres, welche auf die zehnte folgt.

Zu der nöthigen Anzahl von Fahrten, um den Dampfschiffen die Begünstigung dieser Abgaben Ermäßigung zu sichern, werden jene nicht

gerechnet, welche sie sowohl bei der Einfahrt als bei der Ausfahrt mit weniger als einem Drittel ihrer Ladung gemacht haben.

Artikel 4.

Andere Handels-Dampf- und Segelschiffe als die im Artikel 2 bezeichneten, welche in den Hafen von Sulina vom Meere aus einlaufen und nach ihrem Manifeste mehr als ein Drittel ihrer Ladung haben, zahlen für ihre Einfahrt in den Strom ein Viertel der Abgabe, welche ihnen durch die obigen Artikeln 1 und 3 für die Ausfahrt auferlegt wurden.

Die Abgabe für die Einfahrt wird von den Schiffen erst im Augenblicke, als sie aus dem Flusse wieder ausfahren, entrichtet.

Die besagten Schiffe zahlen für die Einfahrt den vollen Betrag der durch die Artikel 1 und 3 bestimmten Abgaben, wenn sie aus dem Flusse mit weniger als einem Drittel ihrer Ladung wieder ausfahren.

Artikel 5.

Die Lichterschiffe, welche von jenen Schiffen, welche die in den vorhergehenden Artikeln bestimmten Gebühren entrichtet haben, zur Fahrt durch die Sulinamündung gemiethet werden, zahlen für jede mit voller oder theilweiser Ladung zurückgelegte Durchfahrt nur die wie folgt festgesetzte Taxe, nämlich:

Die Lichterschiffe mit einer Tragfähigkeit von zehn bis fünfzig Tonnen sechs Francs;

die mit einer Tragfähigkeit von mehr als fünfzig und nicht mehr als hundert Tonnen acht Francs;

und die mit einer Tragfähigkeit von mehr als hundert Tonnen zwölf Francs.

Artikel 6.

Die Schiffe, welche auf der Rhede von Sulina vor Anker bleiben, um mittelst der Lichterschiffe ihre ganze Fracht oder einen Theil derselben ein- oder auszuladen, ohne in den Hafen einzulaufen, unterliegen nicht der Zahlung der in den obigen Artikeln 1, 3 und 4 festgesetzten Gebühren, sie zahlen nur eine unveränderliche Taxe von hundert Francs per Schiff, um zu den Auslagen der Anstalten, von denen sie Nutzen ziehen, beizutragen.

Diejenigen von den besagten Schiffen, welche in den Hafen einlaufen, ohne jedoch daselbst irgend eine Handels-Operation zu machen, welche sie zur Zahlung der durch die obenstehenden Artikel 1, 3 oder 4

festgesetzten Taxen unterworfen würde, entrichten außer der durch das vorhergehende Alinea festgesetzten fixen Gebühr von hundert Francs eine Taxe von 50 Centimes per Tonne als Leuchtthurm- und Lootsen-Gebühr. Diese Taxe wird nur einmal beim Auslaufen aus dem Hafen abgenommen.

Die Lichterschiffe, welche gemiethet wurden, um die Ladung jener Schiffe, welche keine anderen Gebühren entrichtet haben, als die durch den gegenwärtigen Artikel festgesetzten, durch die Mündung zu führen, zahlen für jede Durchfahrt durch die Mündung, mit voller oder theilweiser Ladung, eine fixe Abgabe von Einem Franc per Tonne ihres ganzen Tonnengehaltes.

Die zur Ausschiffung des Ballastes verwendeten Lichterschiffe sind von jeder Taxe befreit.

Die durch gegenwärtigen Artikel den See- und Lichterschiffen auferlegten Abgaben von beziehungsweise fünfzig Centimes und Einem Franc per Tonne, werden bei den Dampfschiffen, den durch Artikel 2 bestimmten Grundsätzen gemäß, nach dem Netto-Tonnengehalt berechnet.

## Artikel 7.

Flösse und Floßhölzer, deren Dimension hundert englische Fuß in der Länge und vierzig in der Breite nicht überschreitet, und stromabwärts durch den Sulina-Arm remorquirt wurden, zahlen bei ihrer Ausfahrt aus der Mündung eine fixe Gebühr von hundert Francs.

Die Abgabe ist dreihundert Francs für alle Flösse und Floßhölzer, welche den Sulina-Arm abwärts nicht remorquirt wurden, und für jene, deren Ausdehnung der Länge nach hundert, und der Breite nach vierzig englische Fuß überschreitet.

## Artikel 8.

Kriegsschiffe sind, sowohl bei deren Einfahrt in die Sulinamündung, als bei ihrer Ausfahrt aus derselben, von allen Abgaben befreit.

Dasselbe gilt von den Schleppschiffen, wenn sie nicht verwendet werden, um als Lichterschiffe einen Theil der Fracht der remorquirten Schiffe zu transportiren.

## Artikel 9.

Schiffe von mehr als sechzig Tonnen, welche in den Hafen von Sulina einlaufen, und wieder mit weniger als einem Drittel ihrer Ladung aus demselben auslaufen, und in Folge dessen von den in den Artikeln 1, 3 und 4 festgesetzten Abgaben frei sind, entrichten bei ihrem Auslaufen eine

Taxe von fünfzig Centimes per Tonne als Leuchtthurm- und Lootsen-Gebühr.

Dieselbe Taxe wird von den Seeschiffen entrichtet, welche ausnahmsweise Lichterdienst verrichten, und zwar außer der im Alinea 3 des obenstehenden Artikels 6 auferlegten Gebühr von Einem Franc per Tonne.

Die See- oder Lichterschiffe, welche im Hafen von Sulina Schutz gegen Unwetter suchen, diejenigen, welche in demselben anhalten, um ihre Havarien auszubessern, und jene, welche in Folge irgend eines Ereignisses genöthigt sind, sich in den Hafen zu flüchten, und außer Stand sind, ihre Seefahrt fortzusetzen, sind von jeder Abgabe befreit, wenn sie wieder zur See gehen, ohne irgend eine Handels-Operation zu unternehmen.

## Artikel 10.

Sowohl Segel- als Dampfschiffe, ohne alle Ausnahme, welche vom Meere mit mehr als einem Drittel ihrer Ladung kommend, in den Hafen von Sulina einlaufen, um nur einen Theil ihrer Fracht auszuladen, und wieder in See gehen, um ihre Fahrt nach einem anderen Hafen fortzusetzen, entrichten per Tonne ihres abgabenpflichtigen Gehaltes eine fixe Gebühr von zwei Francs, wenn die Tiefe der Mündung fünfzehn englische Fuß übersteigt, bei einer Tiefe von nur fünfzehn Fuß und darunter vermindert sich diese fixe Gebühr für die Schiffe von mehr als 300 Tonnen, welche nicht stromaufwärts fahren, und denen der Mangel an hinlänglicher Tiefe im Fahrwasser nicht erlaubt, im Innern des Hafens von Sulina ihre volle Fracht aufzunehmen, in dem durch Artikel 1 des gegenwärtigen Tarifes festgesetzten Verhältnisse.

Diese fixe Gebühr wird vom Drittel des abgabenpflichtigen Tonnengehaltes erhoben, wenn die Menge der in Sulina ausgeschifften Waaren das Drittel der gesammten und abgabenpflichtigen Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt; sie wird von zwei Dritteln des Tonnengehaltes erhoben, wenn die ausgeschiffte Menge mehr als ein Drittel beträgt und zwei Drittel der Tragfähigkeit nicht übersteigt.

Wenn sie zwei Drittel überschreitet, so sind die Abgaben auf Grundlage der obigen Artikel 1 und 3 zu fordern.

Ein Schiff, welches in dem im gegenwärtigen Artikel vorgesehenen Falle weniger als zwei Drittel seiner Ladung ausgeschifft hat, und in diesem Hafen Waaren aufnimmt, entrichtet außer der einzufordernden Taxe nach Maßgabe der Ausladung den vierten Theil jener Taxe, welche vom Drittel oder den zwei Dritteln seines abgabenpflichtigen Tonnen-

gehaltes erhoben wird, je nachdem die Menge der eingeschifften Waaren nicht mehr als ein oder zwei Drittel der ganzen Tragfähigkeit des Schiffes ausmacht.

Artikel 11.

Die durch die vorhergehenden Artikel festgesetzten Abgaben umfassen:

Die den Schiffen auferlegte Taxe, um die Auslagen für die Arbeiten und für andere von der Europäischen Commission ausgeführten Amelio-rationen zu decken.

Die gegenwärtig bestehenden Abgaben für die Erhaltung der Leucht-thürme, aus denen das Beleuchtungssystem der Donaumündungen besteht.

Die Abgaben, welche bestimmt sind, die durch den Lootsendienst im Fahrwasser von Sulina verursachten Auslagen, sowie jene für die anderen zur Erleichterung der Schiffahrt bestehenden Einrichtungen zu decken.

Außer diesen Abgaben unterliegen die Schiffe keiner irgend anderen Taxe oder Abgabe, ausgenommen die Bezahlung der Flußpiloten, welche sie für die Thalfahrt, dem hier folgenden Artikel gemäß, entrichten.

Artikel 12.

Die Segelschiffe von mehr als sechzig Tonnen, welche von Sulina aus stromaufwärts gefahren, sowie die Flösse und Floßhölzer, zahlen beim Auslaufen aus dem Flusse für das obligate Stromabwärtslootsen eine fixe Taxe, welche wie folgt bestimmt wird:

Für die Ueberfahrt von Galatz oder einem von diesem Punkte strom-aufwärts gelegenen Hafen nach Sulina hundert und zwanzig Francs;

für die Ueberfahrt von Reni oder Ismaïl nach Sulina hundert Francs,

und für die Ueberfahrt von Tultscha nach Sulina zwei und siebzig Francs.

Diese Taxe wird für die Dampfschiffe auf die Hälfte herabgesetzt.

Die im obenstehenden Artikel 2 angeführten Dampfschiffe können von dieser Taxe befreit werden, wenn der Port-Lootse das Patent eines Lootsen zweiter Classe hat. Was das Stromaufwärtslootsen betrifft, welches rein facultativ ist, so kann die dem Lootsen gebührende Bezahlung im Wege gütlichen Uebereinkommens bestimmt werden und wird dem-selben unmittelbar vom Capitän des gelootsten Schiffes entrichtet.

Artikel 13.

Der Betrag der Gebühren wird zu Handen des mit der Führung der Schiffahrts-Casse des Hafens von Sulina betrauten Rechnungs-Beamten erlegt, welcher darüber quittirt.

Eine Tabelle, welche die Reduction der an der unteren Donau coursirenden Münzen in Francs ersichtlich macht, wird stets im Einhebungs-Bureau angeschlagen sein.

Diese Tabelle wird periodisch revidirt.

Die Abgaben, deren Rechtmäßigkeit von den Parteien angefochten, oder jene, deren Liquidität von denselben beanständet wird, sind als Depots bei der Schiffahrts-Casse zu hinterlegen.

Ansprüche auf ganze oder theilweise Rückerstattung gezahlter Abgaben sind bei der Europäischen Commission oder bei der ihre Stelle einnehmenden internationalen Behörde anzubringen; sie sind innerhalb dreier Monate, von der Zahlung oder Deponirung an gerechnet, schriftlich zu formuliren, widrigens sie als verfallen angesehen werden.

## Artikel 14.

Unter der Bezeichnung Tonne ist die Tonne englischen Maßes zu verstehen.

Der Tonnengehalt der Schiffe ist den Schiffspapieren zu entnehmen.

Die Umrechnung der Tonnen der verschiedenen Länder in englisches Tonnenmaß hat nach der dem gegenwärtigen Tarife beigefügten Tabelle zu geschehen.

## Artikel 15.

Jene Schiffe, welche in die Donau einlaufen ohne Papiere, die ihren Tonnengehalt angeben, werden zu dem ausschließenden Zwecke die Schiffahrts-Gebühren, die sie dem gegenwärtigen Tarif entsprechend zu entrichten verpflichtet sind, festzustellen, einer annäherungsweisen Schätzung unterzogen, welche von zwei Experten unter der Aufsicht des Hafen-Capitäns und unter Mitwirkung der competenten Consular-Behörde vorzunehmen ist; der Rechnungs-Beamte der Schiffahrts-Casse ist berechtigt, dem Vorgange entweder persönlich oder durch einen delegirten Beamten, beizuwohnen.

In gleicher Weise wird verfahren, wenn der in den Schiffspapieren angegebene Tonnengehalt notorisch unrichtig ist, oder wenn in den Fällen der obigen Artikel 1 und 4 die Schätzung der Quote der Schiffsladung bestritten wird.

Die Schätzung des Tonnengehaltes in Ermanglung von Schiffspapieren hat auf Kosten des Schiffes, um das es sich handelt, zu geschehen; derselbe Fall tritt auch ein, wenn die Expertise ein Ueberschreiten von mehr als fünf Tonnen über die von den Schiffspapieren angegebene

Tragfähigkeit constatirt, oder wenn es sich im Gegensatze zur Erklärung des Capitäns oder Patrons herausstellt, daß das Schiff mehr als ein Drittel seiner vollen Ladung führt; im entgegengesetzten Falle fallen die Kosten der Schiffahrts-Casse zur Last. In keinem Falle ist irgend eine Berufung oder Recurs gegen die Schätzung zulässig.

## Artikel 16.

Die jeweilige Tiefe, nach welcher die im gegenwärtigen Tarif festgesetzten Gebühren bemessen werden, ist an der Barre von Sulina in englischen Fußen ersichtlich gemacht.

Die Sondirungen werden unter der Leitung und Verantwortlichkeit des mit den Ameliorations-Arbeiten an den Mündungen betrauten Ingenieurs ausgeführt; die Ergebnisse derselben werden sowohl im Bureau der Schiffahrts-Casse als im Amtslocale des Hafen-Capitäns angeschlagen.

Wenn der Zustand des Meeres nicht gestattet die Sondirung vorzunehmen, so hat die zuletzt constatirte Tiefe als Grundlage für die Höhe der zu entrichtenden Gebühren zu dienen.

An Ausfahrtstaxe kann keine Nachzahlung von den Schiffen verlangt werden, noch, außer im Falle eines gehörig nachgewiesenen Irrthumes in der Sondirung, eine theilweise Rückerstattung von der Schiffahrts-Casse, auf Grund der Differenz, wie groß sie auch sein möge, zwischen der Tiefe der Mündung im Augenblicke des Ausfahrens des Schiffes und jener, welcher die Liquidirung der gezahlten Taxe zur Grundlage gedient hat, verlangt werden.

## Artikel 17.

Alle Schiffe, Holzflösse oder Flösse, welche durch was immer für ein Mittel es versuchen würden, sich theilweise oder ganz der Zahlung der durch diesen Tarif festgesetzten fixen Gebühren zu entziehen, unterliegen außer der Gebühr, welche sie zufolge des Vorstehenden zu entrichten haben, einer der vierfachen dieser Gebühr gleichkommenden Geldstrafe.

Wenn die in den Schiffspapieren enthaltene Angabe des Tonnengehaltes oder die Declaration bezüglich der Menge der in Sulina aus- oder eingeladenen Waaren im Falle des obenstehenden Artikel 10 als eine betrügerische erscheint, so kann, in der im obenstehenden Artikel 15 angegebenen Form, zur Verificirung der Tragfähigkeit des Schiffes oder der Menge von Waaren, auf Grundlage welcher im Vergleiche zum Total-Tonnengehalte die Berechnung vorgenommen wurde, geschritten werden.

Die Verhängung der Geldstrafe wird in erster Instanz durch den Hafen-Capitän von Sulina ausgesprochen; das Strafurtheil wird der verurtheilten Partei entweder persönlich oder in der Kanzlei der in Sulina residirenden Consular- oder Localbehörde, der sie untersteht, kundgemacht.

Die Berufung gegen das Urtheil hat an die Europäische Commission oder die an ihre Stelle tretende internationale Behörde zu erfolgen.

Sie hat binnen drei Monaten von der Zustellung an zu erfolgen, widrigens sie ungiltig wäre.

Die Form, in welcher dabei vorzugehen ist, wird nachträglich durch besondere Verordnungen bestimmt werden. Gegen die im Appellationswege erfolgten Urtheile gibt es keine Berufung mehr.

Die vom Hafen-Capitän ausgesprochenen Urtheile sind ungeachtet der Berufung vollstreckbar; im Falle des Recurses wird der Betrag der Geldstrafe als Depôt bei der Schiffahrts-Casse hinterlegt.

Die Beträge der rechtskräftig gewordenen Verurtheilungen fließen in die besagte Casse, um für die Ausgaben des Marine-Spitales verwendet zu werden.

## Artikel 18.

Die Commandanten der, gemäß des Artikel 19 des Pariser Vertrages, an den Donaumündungen stationirten Kriegsschiffe sind berufen, die Zahlung der durch den gegenwärtigen Tarif festgesetzten Gebühren und der rechtskräftig gewordenen Strafbeträge gegenüber den Schiffen ihrer Nationalität und jeder, deren Flagge sie, entweder kraft der Verträge und des Herkommens, oder kraft einer allgemeinen oder besonderen Delegation, zu beschützen die Aufgabe haben, sicher zu stellen.

Das Einschreiten der Kriegsschiffe wird ordnungsmäßig, über Ersuchen des mit der Verwaltung der Schiffahrts-Casse betrauten Rechnungsbeamten, durch Vermittlung des Hafen-Capitäns von Sulina verlangt werden.

In Ermanglung eines Kriegsschiffes, welches zu einem zwangsweisen Einschreiten gegen ein zuwiderhandelndes Schiff berufen ist, hat der Hafen-Capitän die Intervention des in Sulina stationirten Ottomanischen Kriegsschiffes in Anspruch zu nehmen.

## Artikel 19.

Der provisorische Tarif vom 7. März 1863 kommt außer Anwendung, und der gegenwärtige Tarif tritt in Kraft, nach der Ratification

der öffentlichen Acte, der derselbe angeschlossen ist, und am Tage, welcher mittelst einer besonderen Bekanntmachung zu diesem Behufe durch die Europäische Commission festgesetzt wird.

Geschehen zu Galatz am zweiten November Ein Tausend acht hundert sechzig und fünf.

A. v. Kremer m. p.
Ed. Engelhardt m. p.
J. Stokes m. p.
Strambio m. p.
Saint-Pierre m. p.
v. Offenberg m. p.
Ahmet Rassim m. p.

**Tabelle über das Verhältniß der Tonnen englischen Registers zu den in anderen Ländern zur Aichung der Seeschiffe bestehenden Maßen.**

| Schiffe | Factor, mit welchem das Einheitsmaß eines jeden Landes zu multipliciren ist | | Anmerkungen |
|---|---|---|---|
| | Tonnen | Last | |
| Oesterreichische | 0·82 | . | |
| Französische | 1·– | . | |
| Italienische | 0·89 | . | |
| Ottomanische | . | . | 1 englische Tonne = 61·53 Kilo von Konstantinopel |
| Preußische | 0·98 | 1·50 | |
| Russische | 1·08 | 1·89 | |
| Amerikanische (Vereinigte Staaten) | 1·– | . | |
| Belgische | 0·95 | 1·81 | |
| Bremer | . | 1·89 | |
| Dänische | 1·02 | 1·96 | |
| Spanische | 1·– | . | |
| Griechische | 0·76 | . | |
| Hamburgische | . | 2·77 | |
| Hannoverische | 0·98 | 2·25 | |
| Holländische | 0·89 | 1·75 | |
| Lübecker | . | 1·89 | |
| Mecklenburgische | 1·09 | 2·44 | |
| Norwegische | 0·98 | 2·08 | |
| Oldenburgische | 0·96 | 1·50 | |
| der vereinigten Fürstenthümer | 1·– | . | 1 englische Tonne = 4·82 Kilo von Galatz |
| Schwedische | 1·02 | 1·98 | 1 englische Tonne = 3·01 „ „ Braila |

Galatz, 2. November 1865.

## Europäische Donau-Commission.

# Schluß-Protokoll.

Sitzung vom 2. November 1865.

Gegenwärtige:

| | |
|---|---|
| Für Oesterreich: | R v. Kremer |
| „ Frankreich: | Ed. Engelhardt |
| „ Großbritannien: | J. Stokes |
| „ Italien: | R. Strambio |
| „ Preußen: | Ed. Saint-Pierre |
| „ Rußland: | Baron v. Offenberg |
| „ die Türkei: | Ahmet Rassim Pascha. |

Die unterzeichneten Commissäre haben die paraphirten Urkunden in der Sitzung vom letztverflossenen 26. October collationirt:

1. Die öffentliche Acte oder die Haupt-Urkunde des auf die Beschiffung der Donaumündungen bezüglichen Uebereinkommens,

2. das Schiffahrts- und Polizei-Reglement (Beilage A), und

3. den Tarif der Schiffahrtsgebühren (Beilage B).

Diese verschiedenen Acte wurden in guter und gehöriger Form befunden.

Was den Artikel 9 der öffentlichen Acte betrifft, haben die Bevollmächtigten von Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Italien, Preußen und Rußland, in Folge specieller Instructionen gemeinsam erklärt, daß, wenngleich sie den mit der Fluß-Polizei auf der unteren Donau betrauten Organen die Attributionen zuerkennen, welche ihnen das der genannten öffentlichen Acte beigefügte Schiffahrts- und Polizei-Reglement zuweist, sie dieselben doch als unter der Leitung der Europäischen Commission fungirend und mit einem internationalen Charakter bekleidet ansehen.

Man war besonders darüber einig, daß die Einschaltung dieser Erklärung von Seite der Pforte nicht eine Sanctionirung dieses Princips auf immerwährende Zeiten in sich schließe, und den Rechten der Uferstaaten, sowie den durch den Pariser Congreß aufgestellten Principien nicht den geringsten Abbruch thue.

Außerdem wurde, mit Bezug auf den Artikel 17 der gedachten Acte hervorgehoben, daß die Europäische Commission nach der Verfassung des

ersten Entwurfes, der der Gegenstand des gemeinsamen Einverständnisses der betheiligten Regierungen wurde, aus ihren eigenen Fonds einen Leuchtthurm an der St. Georgs-Mündung errichten ließ und unterhält, und daß daher die Clausel des in Rede stehenden Artikels, welche bestimmt, daß der die Pharogebühren repräsentirende Antheil an dem Belaufe der zu Sulina erhobenen Taxen an die General-Administration der Leuchtthürme des Ottomanischen Reiches einzuzahlen ist, in dem Sinne beschränkt werden muß, daß die an die erwähnte Administration zu leistenden Zahlungen keine anderen Summen begreifen werden, als jene, welche gegenwärtig zu ihren Gunsten unter dem Titel von Leuchtthurmsgebühren erhoben werden, und daß die Europäische Commission, wie bisher, fortfahren wird, den Ertrag der den Schiffen zur Bestreitung der Kosten der Erhaltung und Beleuchtung des Pharo von St. Georg auferlegten speciellen Taxe zurückzubehalten.

Als zur Unterzeichnung der öffentlichen Acte geschritten wurde, hat der Abgeordnete der Türkei in seiner Eigenschaft als Präsident der Europäischen Commission bemerkt, daß diese Acte, da sie wesentlich Handelsinteressen zum Gegenstande hat, die Erleichterung der gegenseitigen Beziehungen zwischen den verschiedenen Staaten bewirken solle, ohne irgendwie, vom politischen Gesichtspunkte, der bezüglichen Stellung der Regierungen unter einander Abbruch zu thun.

Die Commissäre haben sodann die auf die Beschiffung der Donaumündungen bezügliche öffentliche Acte und deren zwei Beilagen mit ihren Unterschriften und Siegeln versehen.

Sohin wurde in gleicher Weise zur Unterfertigung der Uebereinkunft bezüglich der Rückvergütung der von der hohen Pforte der Commission behufs der Verbesserung der Schiffbarkeit der Donaumündungen geleisteten Vorschüsse geschritten; der Entwurf dieser Uebereinkunft ist dem Protokolle Nr. CXL (Nr. III) beigeschlossen. Dieser Act wurde in zwei Originalien unterzeichnet, deren Eines dem gegenwärtigen Protokolle beigeschlossen blieb.

In dieser Beziehung wurde hervorgehoben, daß die in Rede stehende Uebereinkunft nur die von der hohen Pforte vor dem 2. December 1861 gewährten Vorschüsse und Leistungen begreift, daß die kaiserlich Ottomanische Regierung noch nach dieser Epoche, unterm 31. December 1863, der Europäischen Commission eine Summe von 11.827 Ducaten erfolgt hat, welche von der Commission außer den für die Amortisirung des Hauptguthabens der hohen Pforte stipulirten Annuitäten zurückzuzahlen sein wird.

Das gegenwärtige, in acht Originalien, deren Eines in den Archiven der Commission aufbewahrt bleibt, ausgefertigte Protokoll wurde gelesen, genehmigt und mit der Unterschrift der Commissäre versehen.

Gegeben zu Galatz den 2. November 1865.

A. v. Kremer.
Ed. Engelhardt.
J. Stokes.
Strambio.
Saint-Pierre.
Offenberg.
Ahmet Rassim

---

## Beilage zum Schluß-Protokoll

vom 2. November 1865.

## Uebereinkommen

wegen Rückvergütung der von der hohen Pforte behufs Verbesserung der Schiffbarkeit der Donaumündung geleisteten Vorschüsse.

Nachdem die hohe Pforte in der Sitzung des Pariser Congresses vom 27. März 1856 (Protokoll Nr. XVI) die Verbindlichkeit übernommen hat, die nöthigen Vorschüsse zur Ausführung der Arbeiten, mit welchen die Europäische Donau-Commission nach Inhalt des Artikel 16 des Vertrages vom 30. desselben Monates beauftragt wurde, zu leisten, so hat dieselbe die Auslagen der genannten Commission bis zu dem Zeitpunkte bestritten, wo in Folge der Invollzugsetzung eines Schiffahrtsgebühren-Tarifes an der Sulinamündung, die Kosten der Vollendung der begonnenen Arbeiten direct durch die Commission selbst von den auf dem Flusse verkehrenden Schiffen erhoben wurden.

Unabhängig von den in Baarem geleisteten Summen hat die hohe Pforte die Europäische Commission ermächtigt, in den Forsten der Dobrutscha einen Theil des zu ihren Arbeiten erforderlichen Holzes zu schlagen, und sie hat außerdem eine Entschlämmungs-Maschine und einen Remorqueur, welche durch das Arsenal der kaiserlichen Marine beigeschafft wurden, der genannten Commission zeitweilig zur Verfügung gestellt.

Nachdem der Artikel 16 des oberwähnten Pariser Vertrages festgesetzt hat, daß die Kosten der an den Donaumündungen ausgeführten Verbesserungsarbeiten, sowie jene der die Sicherung und Erleichterung

der Schiffahrt bezweckenden Anstalten mittels von den Schiffen zu zahlender fixer Gebühren zu ersetzen seien, so ist es von Belang, den Betrag der, der hohen Pforte gebührenden Summen sowohl bezüglich der in Baarem geleisteten Vorschüsse, als auch rücksichtlich der von ihr beigestellten Leistungen jeder Art, sowie die Art und die Bedingungen der Rückvergütung der Summe, bezüglich deren sie als Gläubigerin anerkannt werden wird, zu bestimmen.

Zu diesem Zwecke wurde das Uebereinkommen, dessen Wortlaut folgt, zwischen dem Abgeordneten der hohen Pforte einerseits und den Abgeordneten der sechs anderen in der Europäischen Donau-Commission vertretenen Mächten andererseits geschlossen.

Artikel 1.

Das Guthaben der hohen Pforte, dessen Vergütung aus dem Erträgnisse der an den Donaumündungen erhobenen Schiffahrtsgebühren geleistet werden wird, wird liquidirt, wie folgt:

| | D. | P. | P. |
|---|---|---|---|
| a) Die Summen, welche die Europäische Commission in Baarem während der Jahre 1856 bis incl. 1860 erhalten hat, belaufen sich, wie aus dem Empfang-Journal der Commission hervorgeht, auf . | 316.975 | 19 | 3 |
| b) die der hohen Pforte für den Werth des von der genannten Commission in den Forsten der Dobrutscha geschlagenen und zu den Verbesserungsarbeiten verwendeten Holzes gebührende Summe wird im gemeinsamen Einverständnisse auf . . . . . festgesetzt und bestimmt. | 3.252 | 40 | 33 |
| c) Der Miethzins für den vom Arsenale der kais. Marine der Europäischen Commission zur Verfügung gestellten Remorqueur wird nach dem Zinsfuße von 15% für das Jahr von dem Ankaufspreise dieses Remorqueurs, für 146 Tage effectiven Dienstes, während welcher das genannte Schiff zu den Arbeiten verwendet wurde, berechnet, daher mit der Summe von . . . . . festgesetzt und bestimmt. | 480 | — | — |
| d) Der Miethzins für die von der Commission verwendete Entschlämmungs-Dampfmaschine wird in gleicher Weise nach dem Maßstabe von 15% des Ankaufspreises für zwei Jahre, während welcher sie | | | |
| Fürtrag . . . | 320.708 | 13 | 36 |

| | D. | P. | P. |
|---|---|---|---|
| Uebertrag . . | 320.708 | 13 | 36 |
| zur Verfügung der Europäischen Commission stand, berechnet, dieser Miethzins wird daher mit der Summe von . . . . . | 3.000 | — | — |
| festgesetzt und bestimmt. | | | |
| Die Gesammtsumme der von der hohen Pforte gegebenen Vorschüsse und des Werthes der beigestellten Leistungen beläuft sich daher auf . . . . . | 323.708 | 13 | 36 |
| Von dieser Summe ist jene von 14.555 Ducaten, 33 Piastern und 24 Paras abzuziehen, als Betrag der Herstellungskosten der von der Europäischen Commission zwischen Sulina, Tultscha, Ismaïl und Galatz errichteten Telegraphenlinie, welche die hohe Pforte auf ihre Rechnung zu übernehmen eingewilligt hat, wie dies aus der von ihrem Abgeordneten in der Sitzung vom 3. März 1857 (Protokoll Nr. XVII, §. 6) abgegebenen Erklärung hervorgeht . . . . . | 14.555 | 33 | 24 |
| So daß das Guthaben der hohen Pforte auf die Summe von Dreimalhundert neun Tausend Einhundert Vierzig zwei Ducaten sechs und zwanzig Piaster und zwölf Paras . . . . . | 309.142 | 26 | 12 |
| reducirt und festgesetzt erscheint. | | | |

## Artikel 2.

Die Rückvergütung dieser Summe von Dreimalhundert neun Tausend Einhundert zwei und vierzig Ducaten, sechs und zwanzig Piastern, zwölf Paras, wird der hohen Pforte von der Europäischen Donau-Commission oder der in ihre Rechte tretenden Behörde in 50 Annuitäten von vierzehn Tausend Dreihundert neunzig Ducaten geleistet werden, welche die Amortisirung des Capitales und die nach dem Fuße von 4% per Jahr berechneten Interessen begreifen. Die erste Annuität wird unmittelbar nach Vollendung der zur Verbesserung der Donaumündungen unternommenen Hauptarbeiten fällig.

Zu dieser Rückvergütung wird speciell der Reinertrag der an den Mündungen erhobenen Schiffahrtsgebühren gewidmet, nach Abzug jener Summen, welche sowohl zur Ergänzung der Amortisirung der der Ottomanischen Bank gebührenden Beträge, zu deren Sicherstellung ein privi-

legirtes Pfandrecht auf das Erträgniß des Tarifs bestellt worden ist, als auch zur Sicherstellung des Bestandes, der Erhaltung und Fortentwicklung der Verbesserungsarbeiten und des Dienstes der im Artikel 16 des Pariser Vertrages erwähnten Anstalten nöthig sind.

Artikel 3.

In Berücksichtigung des von der hohen Pforte für die Rückvergütung ihres Guthabens gewährten Aufschubes und der Erleichterungen, welche sie der Europäischen Commission vom Beginne der Arbeiten an zugesichert hat, verzichtet die genannte Commission in unbedingter Weise auf alle Ansprüche, welche sie aus dem Titel der Interessen, Einhebungskosten und anderen wie immer gearteten Auslagen, welche sie, als die Zahlung der von der hohen Pforte verlangten Summen Verzögerungen erfuhr, behufs Beschaffung der nöthigen Hilfsquellen tragen mußte, zu erheben berechtigt sein könnte.

Artikel 4.

Die hohe Pforte stimmt zu, daß die Gehalte des Personales der Verwaltung des Sulinahafens, sowie jene Summen, welche gegenwärtig dem genannten Personale für die Vergangenheit gebühren mögen, in Hinkunft von der Europäischen Commission gezahlt werden. Die so von der Commission geleisteten Zahlungen werden für Rechnung der hohen Pforte stattfinden, mittels Einrechnung auf die ersten nach den Bestimmungen des obigen Artikels 2 fällig werdenden Annuitäten.

Artikel 5.

Es versteht sich, daß die Europäische Donau-Commission stets berechtigt sein wird, den Gesammtbetrag oder den Saldo der Summen, bezüglich deren die hohe Pforte kraft dieses Uebereinkommens Gläubigerin ist, zurückzuzahlen, und zwar ohne das Fälligwerden der im obigen Artikel 2 festgesetzten Annuitäten abzuwarten.

Im Falle als eine oder mehrere dieser Annuitäten zu einer Zeit, wo die Rückvergütung von der Commission angeboten worden, geleistet würden, wird diese Rückvergütung nur die nach einer vorzunehmenden Berechnung restirende Capitalsumme begreifen.

Die Behörde, welche an die Stelle der Europäischen Commission treten wird, soll gleichfalls dieses Recht der Anticipando-Rückzahlung genießen.

Artikel 6.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von der hohen Pforte in einem Zeitraume von zwei Monaten oder wenn möglich früher ratificirt werden

Dasselbe wurde in zwei Originalien zu Galatz unterzeichnet, heute den 2. November 1865.

Gezeichnet: A. v. Kremer
Ed. Engelhardt
J. Stokes.
Strambio.
Saint-Pierre
Offenberg.
Ahmet Rassim.

In Abschrift gleichlautend dem in den Archiven der Europäischen Donau-Commission hinterlegten Originale.

Der General-Secretär der Commission.

(L. S.) Ed. Mohler.

---

## Conferenz von 1866.

Sitzung vom 28. März.

Gegenwärtige:

Die Bevollmächtigten von: Oesterreich,
Frankreich,
Großbritannien,
Italien,
Preußen,
Rußland,
der Türkei.

Der Secretär der Conferenz.

---

Nachdem die durch den Artikel 16 des zu Paris am 30. März 1856 unterzeichneten Vertrages eingesetzte Europäische Commission durch Ausführung mehrerer wichtigen Arbeiten die Verbesserung der Schiffahrt auf der unteren Donau bewirkt und für die Regelung der sich darauf beziehenden verschiedenen Betriebszweige vorgesorgt hat, haben die unterzeichnenden Mächte ihre Abgeordneten in der genannten Commission mit Vollmachten zu dem Ende versehen, um durch einen internationalen Act

die aus dem neuen Zustande der Dinge hervorgehenden Rechte und Verbindlichkeiten zu bestimmen.

In Folge dessen ist von denselben am 2. November 1865 zu Galatz ein öffentlicher Act in 8 Original-Exemplaren unterzeichnet worden, von denen Eines in den Archiven der Europäischen Commission niedergelegt wurde und die Uebrigen durch die Commissäre an ihre bezüglichen Regierungen gesendet wurden.

Der Herr Bevollmächtigte von Frankreich legt der Conferenz eines der Original-Exemplare des öffentlichen Actes vor.

Nachdem die Conferenz von diesem Acte, von den zwei Beilagen *A* und *B*, die einen integrirenden Bestandtheil desselben bilden und von dem gleichfalls beigeschlossenen Uebereinkommen in Bezug auf die von der Hohen Pforte der europäischen Commission gemachten Vorschüsse Kenntniß genommen, gibt dieselbe den darin ausgesprochenen Verfügungen ihre Zustimmung und Genehmigung.

Um jedoch eine unabsichtliche Weglassung zu verbessern, wurde vereinbart, daß der Artikel 5 des Reglements vom 21. November 1864 (Beilage *A*) stylisirt werden soll, wie folgt:

„Die Capitäne der Handelsschiffe, was immer für einer Nationalität sie angehören mögen, sind verpflichtet, den Aufträgen Folge zu leisten, welche ihnen, kraft des gegenwärtigen Reglements, von dem General-Inspector und dem Capitän des Hafens von Sulina ertheilt werden."

„Ebenso sind sie verpflichtet, denselben, wenn es verlangt wird, ihre Namen, sowie die Nationalität und die Namen ihrer Schiffe anzugeben und ihnen ihre Musterrollen vorzulegen, ohne daß hiedurch den Bestimmungen der unten folgenden Artikel 10, 17 und 65 vorgegriffen würde."

„Eine von der Europäischen Commission erlassene specielle Instruction regelt die Thätigkeit dieser zwei Beamten in ihren Details."

Außerdem wurde vereinbart, daß im ersten Absatze des Artikels 98 desselben Reglements die Worte „Artikel 4" durch die Worte „Artikel 5" ersetzt werden sollen.

Die contrahirenden Mächte werden bei der officiellen Verlautbarung des öffentlichen Actes und seiner zwei Beilagen, jede so weit es sie betrifft, auf die vorstehenden Abänderungen Rücksicht nehmen.

Das gegenwärtige Protokoll wurde in zwei Original-Exemplaren aufgenommen und unterzeichnet, wovon eines gleich den übrigen Protokollen bei den Acten der Conferenz verbleiben wird; das zweite wurde officiell in der Conferenz dem Bevollmächtigten Sr. Majestät des Sultans übergeben und wird durch seine Vermittlung nach Constantinopel gesendet

werden, um daselbst an Stelle der im Artikel 22 des öffentlichen Actes vorgesehenen Europäischen Ratification zu dienen.

Gegeben zu Paris, den 28. März 1866.

Gezeichnet: Drouyn de Lhuys.
Cowley.
Budberg.
Fürst Metternich.
Nigra.
Goltz.
Safvet.

Für die Richtigkeit der Abschrift.
Der Secretär der Conferenz:
Dr. Faugère m. p.

---

XVI.

## Staatsvertrag vom 13. März 1871

zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie, dem Deutschen Reiche, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland und der Türkei, in Betreff der Abänderung einiger Bestimmungen des Pariser Tractates vom 30. März 1856 über die Schiffahrt auf dem Schwarzen Meere und der Donau.

(Geschlossen zu London am 13. März 1871. In den bezüglichen Ratificationen daselbst ausgewechselt am 15. Mai 1871.)

### Artikel 1.

Die Artikel 11, 13 und 14 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856, sowie die zwischen der hohen Pforte und Rußland abgeschlossene und dem besagten Artikel 14 beigefügte Special-Convention sind aufgehoben und werden durch die folgenden Artikel ersetzt.

### Artikel 2.

Das Princip der Schließung der Meerengen der Dardanellen und des Bosporus, wie es in der Special-Convention vom 30. März 1856 festgesetzt wurde, bleibt aufrecht erhalten; es steht jedoch Seiner Majestät dem Sultan frei, die besagten Meerengen in Friedenszeit den Kriegsschiffen der befreundeten und verbündeten Mächte in dem Falle zu öffnen, als es die hohe Pforte zum Schutze der Ausführung der Bestimmungen des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 für nöthig erachten würde.

Artikel 3.

Das Schwarze Meer bleibt, wie bisher, der Handelsmarine aller Nationen offen.

Artikel 4.

Die durch den Artikel 16 des Pariser Vertrages eingesetzte Commission, in welcher jene der mitunterzeichneten Mächte durch einen Delegirten vertreten ist, und welche beauftragt wurde, die von Isaktscha an nöthigen Arbeiten zu bezeichnen und ausführen zu lassen, um die Donaumündungen, sowie die angrenzenden Theile des Schwarzen Meeres von Sand und anderen sie verlegenden Hindernissen frei zu machen, um diesen Theil des Stromes und die besagten Theile des Schwarzen Meeres in den beschiffbaren Stand zu setzen, wird in ihrer gegenwärtigen Zusammensetzung aufrecht erhalten. Die Dauer dieser Commission wird für einen ferneren Zeitraum von zwölf Jahren festgesetzt, vom 24. April 1871 an gerechnet, d. h. bis zum 24. April 1883, dem Amortisirungstermine des von dieser Commission unter der Garantie von Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und der Türkei aufgenommenen Anlehens.

Artikel 5.

Die Bedingungen des Wiederzusammentrittes der durch den Artikel 17 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 eingesetzten Uferstaaten-Commission werden durch ein vorläufiges Einvernehmen der Ufermächte festgesetzt werden, ohne die auf die drei Donaufürstenthümer bezügliche Clausel zu präjudiciren, und soweit es sich um eine Modification des Artikels 17 des besagten Vertrages handeln würde, wird diese letztere der Gegenstand einer besonderen Convention der mitunterzeichnenden Mächte bilden.

Artikel 6.

Da die Ufermächte jenes Theiles der Donau, wo die Stromschnellen und das Eiserne Thor der Schiffahrt Hindernisse bereiten, sich vorbehalten, zum Behufe der Beseitigung dieser Hindernisse untereinander ein Uebereinkommen zu treffen, gestehen ihnen die hohen vertragschließenden Theile schon jetzt das Recht zu, eine provisorische Taxe von den Handelsschiffen jeder Flagge, welche fortan von den hieraus entspringenden Vortheilen Gebrauch machen werden, insolange einzuheben, bis die zur Ausführung der Arbeit contrahirte Schuld getilgt sein wird; und sie erklären, daß der Artikel 15 des Pariser Vertrages vom Jahre 1856 auf diesen Theilen des Flusses für den zur Rückzahlung der in Rede stehenden Schuld nöthigen Zeitraume nicht anwendbar sei.

Artikel 7.

Alle von der Europäischen Commission in Ausführung des Pariser Vertrages vom Jahre 1856 oder des gegenwärtigen Vertrages ins Werk gesetzten Arbeiten und Anstalten jeder Art werden fortfahren, dieselbe Neutralität zu genießen, unter deren Schutz sie bisher gestanden sind, und welche ebenso in Hinkunft unter allen Umständen von den hohen vertragschließenden Theilen geachtet werden wird.

Die hieraus sich ergebenden Vortheile der Ausnahmsstellung werden sich auf das ganze Verwaltungs- und technische Personale der Commission erstrecken. Es ist jedoch wohlverstanden, daß durch die Bestimmungen dieses Artikels das Recht der hohen Pforte, wie von jeher auf Grund ihrer Landeshoheit ihre Kriegsschiffe in die Donau einlaufen zu lassen, in keiner Weise berührt wird.

Artikel 8.

Die hohen vertragschließenden Theile erneuern und bestätigen alle jene Bestimmungen des Vertrages vom 30. März 1856, sowie seiner Beilagen, welche nicht durch gegenwärtigen Vertrag aufgehoben oder abgeändert werden.

Artikel 9.

Der gegenwärtige Vertrag wird ratificirt und die Ratificationen desselben werden in London binnen sechs Wochen, oder wenn es thunlich ist, früher ausgetauscht werden.

Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten denselben gefertigt und ihre Wappensiegel beigedrückt.

Geschehen in London den dreizehnten Tag des Monats März des Jahres Eintausend Achthundert einundsiebenzig.

(L. S.) Apponyi m. p.
(L. S.) Broglia m. p.
(L. S.) Cadorna m. p.
(L. S.) Bernstorff m, p.
(L. S.) Granville m. p.
(L. S.) Brunnow m. p.
(L. S.) Musurus m. p.

XVII.

## Gesetz vom 11. April 1873,

in Betreff der Auflassung des Staatsgarantie-Verhältnisses der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich zu verordnen, wie folgt:

Artikel I.

Der beiliegende, von dem k. k. Finanzministerium für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und dem königlich ungarischen Finanzministerium einerseits und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits über die Auflassung des Staatsgarantie-Verhältnisses abgeschlossene Vertrag vom 28. März 1871 wird genehmigt.

Artikel II.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird der Finanzminister beauftragt.

Franz Joseph m. p.

Auersperg m. p. Pretis m. p.

## Uebereinkommen,

welches

unter Vorbehalt der Genehmigung im Wege der Gesetzgebung zwischen dem k. k. Finanzministerium für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, dann dem königlich ungarischen Finanzministerium einerseits und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf Grund der Ermächtigung der General-Versammlung der Actionäre dieser Gesellschaft vom 12. April 1870 andererseits über die Auflassung des Staatsgarantie-Verhältnisses und die Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn abgeschlossen worden ist, und zwar:

§. 1.

Die zufolge der Aufhebung des ausschließenden Beschiffungsrechtes auf der Donau und ihren Nebenflüssen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Staate in Gemäßheit des Vertrages vom

23. Mai 1857 als Entschädigung gewährte Erträgnißgarantie wird mit 1. Jänner 1869 außer Kraft gesetzt, und erlöschen von diesem Tage angefangen alle mit diesem Vertrags-Verhältnisse in Verbindung gestandenen Rechte und Pflichten.

§. 2.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat demnach von diesem Tage an keinen Anspruch auf Staatsgarantie, noch auf irgend eine andere Staatssubvention oder Entschädigung, dieselbe hat hingegen von demselben Tage an das vollständige Eigenthums- und Verwaltungsrecht aller ihrer für die Schiffahrt angeschafften Mobilien und Immobilien, und werden bei Ausübung dieses Rechtes nur die in den Gesellschafts-Statuten enthaltenen sonstigen, nicht aus dem Garantie-Verhältnisse herrührenden Bestimmungen maßgebend und bindend sein.

§. 3.

Das im §. 2 erwähnte Eigenthumsrecht erstreckt sich nicht auf die im Betriebe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft befindliche Fünfkirchen-Mohácser Eisenbahn, es bleibt vielmehr das hierauf bezügliche Uebereinkommen vom 20. Juli 1853 sammt dem Additional-Uebereinkommen vom Jahre 1861 in Geltung, mit Ausnahme des §. 9 dieses Uebereinkommens, welcher dahin modificirt wird, daß die ungarische Regierung auf ihr für die Dauer von neunzig Jahren von dem Beginne des Betriebes dieser Eisenbahn vorbehaltenes Recht der halbjährigen Kündigung auf dreißig Jahre, von dem Betriebsbeginne gerechnet, verzichtet.

§. 4.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat die runde Summe von zwei und drei Viertel Millionen (2,750.000 fl.) österr. Währung baar in vier sechsmonatlichen Raten mit vom 1. Jänner 1869 zu berechnenden fünfpercentigen Zinsen im Quoten-Verhältnisse von 70 zu 30 den beiden Finanzministerien zur Verfügung zu stellen und in die zu bezeichnende österreichische, beziehungsweise ungarische Casse einzuzahlen.

§. 5.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird von jeder weiteren Rückzahlung der an dieselbe in den Jahren 1858 bis einschließlich 1865 von der Staatsverwaltung geleisteten Erträgniß-Zuschüsse im Betrage von 8,532.373 fl. 78 kr. an Capital und Zinsen enthoben.

§. 6.

Dieses Uebereinkommen, welches stempelfrei ist, wird in drei gleichlautenden Exemplaren für die drei Vertragsparteien ausgefertigt.

Wien, am 28. März 1871.

Freih. Ludwig v. Holzgethan m. p.,
k. k. Finanzminister.

Ofen, am 28. März 1871

Karl v. Kerkápolyi m. p.,
königl. ungar. Finanzminister.

Wien, am 28. März 1871.

Für die Administration der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft:
Moriz Freih. v. Wodianer m. p.,
Ad. Burg m. p.

Für den Ausschuß der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft:
Dr. Joseph Neumann m. p.

---

XVIII.

## Verordnung des Handelsministeriums vom 7. Mai 1873

über die Vorbedingungen der Zulassung von Bewerbern um Schifferpatente für die Führung von Dampfschiffen auf der Donau zu der vorgeschriebenen Prüfung.

Der §. 18 der im Reichsgesetzblatte vom Jahre 1858, VII. Stück, Nr. 22, enthaltenen Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Jänner 1858 über die Erlangung der österreichischen Legitimationen zur Flußschiffahrt und Flößerei auf der Donau wird in folgender Weise abgeändert:

Der Bewerber um ein Schifferpatent zur Führung von Dampfschiffen hat sich über nachstehende Erfordernisse auszuweisen:

a) Ueber die erlangte Großjährigkeit;

b) über seine Staatsbürgerschaft und seinen ordentlichen Wohnsitz;

c) über sein Wohlverhalten;

d) über die mit gutem Erfolge zurückgelegten Studien an einer nautischen oder Unterrealschule, oder über die anderweitige Erwerbung der dieser Bildungsstufe im Allgemeinen entsprechenden Kenntnisse;

e) über eine dreijährige zufriedenstellende Verwendung beim praktischen Schiffsdienste, den Schiffsjungendienst nicht eingerechnet,

während welcher drei Jahre der Candidat wenigstens durch Ein Jahr auf einem Dampfschiffe außerhalb der offenen See gefahren ist, und den Dienst theils als Steuermann oder dessen Stellvertreter, theils als Stellvertreter des Schiffsführers unter Aufsicht des Letzteren versehen hat.

Das von dem Capitän, unter welchem der Bewerber zuletzt gedient hat, ausgestellte Zeugniß muß die ausdrückliche Bestätigung enthalten, daß der Bewerber die zur Führung eines Dampfbootes erforderliche praktische Befähigung vollständig erprobt habe.

Dem Handelsministerium bleibt vorbehalten, in besonders rücksichtswürdigen Fällen von den vorstehenden Bedingungen Ausnahmen zuzulassen und hierüber von Fall zu Fall zu entscheiden.

Banhans m. p.

---

XIX.

## Verordnung des Handelsministeriums vom 31. August 1874,

womit eine provisorische Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung für die ober- und niederösterreichische Strecke der Donau erlassen wird.

Um dem dringenden Bedürfnisse der Regelung der Donauschiffahrt und Strompolizei in den Erzherzogthümern ob und unter der Enns zu entsprechen, werden auf Grund des Artikels XXXIV der Donauschiffahrtsacte vom 7. November 1857 (R. G. Bl. Nr. 13 vom Jahre 1858) und bis zur Feststellung der in jener Acte dem gemeinsamen Einverständnisse der Donau-Uferstaaten vorbehaltenen Schiffahrts- und Strompolizei-Reglements für die Dampfschiffe und Ruder-Fahrzeuge auf der ober- und niederösterreichischen Strecke der Donau im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Ackerbau-Ministerium folgende Vorschriften erlassen:

### I. Abschnitt.

### Allgemeine Bestimmungen.

#### Bedingungen zur Ausübung der Schiffahrt.

§. 1.

Die Berechtigung zur Ausübung der Schiffahrt auf der Donau mit österreichischen Ruderfahrzeugen und Dampfschiffen ist bei den ersteren von der Erlangung der Concession nach den Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung vom 20. December 1859, beziehungsweise der

Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 22), in Hinsicht auf den Betrieb mit Dampfschiffen aber von der Erlangung einer Concession nach den Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnungen vom 29. Jänner und 12. Juli 1858 (R. G. Bl. Nr. 22 und 108) abhängig.

Nichtösterreichische Dampfschiffe und Ruderfahrzeuge sind nach den diesbezüglichen Vorschriften ihres Heimatlandes zu beurtheilen.

## Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer und Führer.

§. 2.

Der Schiffseigenthümer haftet für die entsprechende Ausrüstung seines Schiffes, für dessen Erhaltung im guten Zustande, für die Bestellung eines vorschriftsmäßig geeigneten Schiffsführers und für die Eignung der eventuell von ihm (dem Schiffseigenthümer) aufgenommenen Schiffsmannschaft.

Der Schiffsführer ist ebenfalls für die Erhaltung des Schiffes und seiner Ausrüstung im guten Zustande, und überdies für die sichere und entsprechende Führung desselben, für die angemessene Belastung des Fahrzeuges, für das Vorhandensein und die vollkommene Eignung der nöthigen Schiffsmannschaft persönlich verantwortlich.

## Alter des Schiffsführers und der Schiffsmannschaft.

§. 3.

Die Führer österreichischer Fahrzeuge müssen großjährig oder als solche erklärt sein.

Die Schiffsleute müssen mindestens 18 und die Schiffsjungen oder sonstige Gehilfen nicht unter 14 Jahre alt sein.

## Schiffspatent.

§. 4.

Jedes österreichische Schiff, welches auf der Donau fahren soll, muß nach Maßgabe der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 22) mit dem ordnungsmäßigen Schiffspatente versehen sein, und dasselbe auf seiner Fahrt stets an Bord führen.

Ausgenommen hievon sind:

a) die Schiffe von solcher Construction, daß sie nur zur Einmaligen Thalfahrt geeignet und bestimmt sind;

b) die kleinen Fahrzeuge, welche nur lediglich Artikel des gewöhnlichen Marktverkehres zwischen naheliegenden Ortschaften führen;

c) die Fahrzeuge, welche blos zum inneren Verkehre zwischen den einzelnen Uferpunkten einer und derselben Ortschaft und deren nächster Umgebung dienen;

d) die Ueberfuhren oder Fähren von einem Ufer zu dem gegenüberliegenden Ufer.

## Bezeichnung der Schiffe und schwimmenden Bauwerke.

§. 5.

Jedes Dampfschiff hat seinen registrirten Namen oder eine solche Nummer, jedes Schleppschiff mindestens die letztere, die Ruderfahrzeuge, Schiffmühlen und alle schwimmenden Bauwerke haben mindestens den Namen des Eigenthümers, und zwar sämmtlich mit weithin leserlichen Lettern und Ziffern geschrieben, an den äußeren Bordwänden, beziehungsweise am Vordertheile zu tragen.

## Belastung und Größe der Wasserfahrzeuge.

§. 6.

Dampf- und Schleppschiffe dürfen nur bis zur Grenze der im Aichungs-Certificate angegebenen und an den äußeren Bordwänden des Schiffes ersichtlich zu machenden Tragfähigkeit, mit Freilassung der Pumpen, Magazinsthüren, Communicationsgänge u. dgl. belastet werden, und es hat überhaupt der Anhang eines Dampfschiffes die Kraft der Maschine nie zu übersteigen, daher jeder Führer eines Dampfbootes mit einem Waaren- und Belastungs-Ausweise versehen sein muß.

Ruderschiffe, welche der Aichung unterzogen wurden, unterliegen derselben Bestimmung, wie Dampfschiffe.

Für ungeaichte Ruderschiffe hat rücksichtlich ihrer Tauchung als allgemeine Norm zu gelten, daß deren oberer Rand (Raferbaum) in der Schiffsmitte mindestens 9 Zoll über dem Wasserspiegel hervorragen muß.

Flösse, die mit Gütern belastet sind, müssen an ihrer oberen Fläche noch vollkommen wasserfrei sein. Die Flösse dürfen überhaupt nicht über 30 Klafter lang und 7 Klafter breit sein, und nie gekoppelt werden.

## Vorrichtungen bei Schiffen für Personen-Transport.

§. 7.

Jedes Schiff, ohne Unterschied, mit welchem Personen befördert werden, muß an den Bordwänden und an allen, vom Verdecke in die

inneren Schiffsräume führenden Oeffnungen mit sicheren Geländern versehen, und überhaupt bei allen, die Sicherheit der Reisenden gefährdenden Objecten ganz abgeschlossen sein.

Schiffe, welche kein Deck besitzen, müssen mindestens mit einer Bodenbrücke versehen sein.

## Windläden.

§. 8.

Offene Ruderschiffe (ohne Deck) müssen bei voller Belastung nebst der im §. 6 vorgeschriebenen, über dem Wasserspiegel hervorragenden Bord- oder Wandhöhe noch mit einen 12 Zoll hohen Windladen über dem obersten Schiffsrande (Kaferbaum) zu beiden Seiten des Schiffes versehen sein.

## Rettungszillen.

§. 9.

Jedes Ruderschiff größerer Gattung, welches für den Personen-Transport bestimmt ist, und zu dessen Bedienung mehr als 2 Schiffleute erforderlich sind, hat eine vollkommen ausgerüstete, mindestens 4 Klafter lange, 3 Fuß breite, 18 bis 20 Zoll tiefe Waidzille mit sich zu führen. Dasselbe gilt für alle Personen-Dampfschiffe.

## Betriebsordnung, Tarife, Beschwerdebuch.

§. 10.

Bei Schiffahrts-Unternehmungen für einen regelmäßigen Personen- und Sachenverkehr sind die nach Maßgabe der betreffenden Concession und der Gewerbeordnung herausgegebenen Fahrordnungen, Passagier- und Frachtentarife, dann die sonstigen Betriebs-Bestimmungen und ein Beschwerdebuch auf allen Aufnahmsstationen und in den Schiffslocalitäten zur allgemeinen Einsicht und Benützung aufzulegen.

## Landungsplätze und Bauwerke.

§. 11.

In Ausführung des Artikel XXIII der Donauschiffahrts-Acte vom 7. November 1857 (R. G. Bl. vom Jahre 1858, Nr. 13) und auf Grund des §. 5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 21) sind die in dem Anhange A ersichtlichen Landungsplätze als öffentlich erklärt worden, und wird jede etwaige Aenderung derselben von den Statthaltereien von Nieder- und Oberösterreich zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

An anderen Stellen dürfen die Schiffe behufs der Ein- oder Ausladung in der Regel nicht anlegen; im Ausnahmsfalle aber, wenn ein zwingendes Ereigniß den Schiffer nöthigen sollte, Fahrzeug und Ladung an einer anderen Uferstelle in Sicherheit zu bringen, hat er in Gemäßheit des Artikel XXV der Donauschiffahrts-Acte die nächsten Steuerbeamten oder die nächste Ortsobrigkeit von dem eingetretenen Zwange in Kenntniß zu setzen, und ist ferner der Eigenthümer des betreffenden Fahrzeuges in Gemäßheit des §. 9 des Reichsgesetzes vom 30. Mai 1869 über das Wasserrecht (R. G. Bl. Nr. 93) verhalten, den Uferbesitzer für die seinem Grunde etwa zugefügte Beschädigung angemessen zu entschädigen.

§. 12.

Die Bewilligung zur regelmäßigen Benützung von Uferstellen zu neuen Landungsplätzen steht, insoferne dabei nicht etwa auch über privatrechtliche Verhältnisse entschieden werden müßte, der betreffenden Statthalterei, und zwar bei öffentlichen Landungsplätzen im Einvernehmen mit der Finanz-Landesbehörde zu.

Werden zur Herstellung des Landungsplatzes Wasser- oder Uferbauten beabsichtigt, so haben über deren Anlage die Bestimmungen der für Nieder- und Oberösterreich erlassenen Landesgesetze vom 28. August 1870 über Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer L. G. B. und V. Bl. für Oesterreich unter der Enns Nr. 56, für Oesterreich ob der Enns Nr. 32) zur Anwendung zu kommen.

Sind schließlich mit dem Landungsplatze auch Hochbauten verbunden, so sind bezüglich derselben die Vorschriften der Bauordnung maßgebend, wobei als Grundsatz zu gelten hat, daß solche Bauten mindestens 10 Klafter vom fixirten oder projectirten Ufergrathe entfernt zu halten sind.

§. 13.

Die ordnungsmäßige Benützung der bestehenden, insbesondere der öffentlichen Landungsplätze darf weder von den verkehrenden Wasserfahrzeugen, noch von den Orts- oder Uferanrainern in irgend einer Weise behindert oder gar gestört werden, und es ist sich daher bei solchen Anländen, für welche besondere Ordnungen bestehen, genau nach diesen zu benehmen.

§. 14.

Die Schiffe, Flösse und sonstigen Fahrzeuge, dann die Schiffsmühlen und schwimmenden Bauwerke überhaupt sind an ihren Halt-

stellen, beziehungsweise Standorten, gut zu befestigen und derart zu legen, daß sie dem Wellenschlage so wenig als möglich ausgesetzt sind.

Die Haftstöcke und Haftringe an den Länden dürfen weder mit Schiffsgeräthschaften, noch mit anderen Gegenständen verlegt, und müssen daher stets frei und zugänglich erhalten werden.

Das eigenmächtige Einschlagen von Haftpflöcken aller Art an den Anländen ist verboten.

§. 15.

Die gelandeten Wasserfahrzeuge sind an den Anländeplätzen so zu stellen, daß sie der Schiffahrt beim Vorbeipassiren und dem Wasserverkehre überhaupt nicht hinderlich werden, daher der sogenannte Umtauschplatz möglichst frei zu halten ist.

Auf jedem beladenen Wasserfahrzeuge muß eine der Größe desselben angemessene Wache bei Tag und Nacht zur Hand sein.

Ohne Bewilligung der betreffenden Aufsichtsorgane dürfen an den Ländeplätzen nie mehr als 2 Wasserfahrzeuge in der Breitenrichtung des Stromes nebeneinander stehen oder befestigt werden.

Im Fahrwasser scharfer Krümmungen oder Strömungen, an den Ueberfuhrsstellen und an Dampfschiff-Landungsplätzen darf kein Ruderfahrzeug stehen bleiben, sich vertauen, oder sonst die freie Passage hemmen.

Die Flösse sind an den Anländen so zu hängen, daß ein Floß das andere höchstens bis zur Hälfte seiner Länge deckt.

An Ufergeländern aller Art, an Landungsbrücken, Brückenjochen, Bäumen u. dgl. ist das Verhängen von Wasserfahrzeugen und schwimmenden Bauwerken ohne Unterschied untersagt.

## Hufschläge.

§. 16.

Die Breite der Hufschläge oder Treppelwege, welche sich in künstliche, d. i. an Uferbauten oder Uferdeckwerken, oder in natürliche, d. i. an unversicherten oder Bruchufern befindliche unterscheiden, wird mit drei Klaftern, vom Uferrande an gerechnet, festgesetzt.

§. 17.

Die bauliche Erhaltung der künstlichen Hufschläge obliegt dem Staate.

Die Abräumung der Hufschläge von Bäumen, Gesträuch und Anwuchs aller Art haben, insoweit bisher kein anderer Vorgang statt-

fand, die betreffenden Grundeigenthümer zu besorgen, wofür ihnen das abgeräumte Material gehört. Im Weigerungsfalle wird diese Abräumung vom Staate auf Kosten der säumigen Grundeigenthümer bewerkstelligt.

§. 18.

Das Fahren mit Straßenfuhrwerken auf den Hufschlägen, das Beschädigen, sowie auch Verunreinigen der letzteren ist verboten. Ueberhaupt darf der ordentliche Gebrauch der Hufschläge in keiner Weise beeinträchtigt werden.

§. 19.

Schiffer, welche Gegenzüge führen, dürfen die Hufschläge ohne Noth nicht verlassen, ebenso nicht in den Auen übernachten und — bei sonstiger Ahndung nach den bestehenden besonderen Vorschriften — in den Auen weder Holz fällen, noch die Pferde grasen lassen, überhaupt dem an die Treppelwege anstoßenden Grundbesitze keinen wie immer gearteten Schaden oder Nachtheil zufügen.

## Nachtheilige Handlungen und Herstellungen, dann Beschädigung von Schiffahrtsanlagen.

§. 20.

Alle Handlungen, durch welche die Schiffahrt beeinträchtigt, eine Verwilderung des Stromes herbeigeführt und die Wirkungen der angelegten Wasserbauwerke vereitelt oder beeinträchtigt werden können, sind verboten.

§. 21.

Die Fischer dürfen nicht durch Zäune oder andere Vorkehrungen Seitenarme abbauen, deren Offenhaltung im Interesse der Strompolizei beabsichtigt wird.

Das Schottergraben sowie das Sammeln von Steinen ist an jenen Stellen zu unterlassen, wo Verladungen beabsichtigt werden, daher solche Arbeiten oder Handlungen ohne vorher eingeholte Zustimmung der betreffenden Strom-Aufsichtsorgane überhaupt nicht vorgenommen werden dürfen.

Das Einwerfen von Mist, Schutt und Steinen, überhaupt aller Sinkstoffe in den Strom, insbesondere in die Naufahrt desselben, ist außer an den von der Behörde bestimmten Plätzen verboten.

§. 22.

Jede Handlung ist verboten, wodurch Beschädigungen an den bestehenden Wasserbau- oder Ufer-Anlagen herbeigeführt werden können.

§. 23.

Jede Beschädigung der für Zwecke der Schiffahrt dienenden Vorrichtungen und Gegenstände, als: Landungsbrücken, Haftstellen, Streifbäume, Signale, Wasserpegel u. dgl., nicht minder jede Beeinträchtigung ihres ordentlichen Gebrauches, ist verboten.

## Schiffahrtshindernisse.

§. 24.

Stöcke, Bäume u. dgl. Gegenstände, welche sich im Strombette vorfinden und der Schiffahrt nachtheilig oder gefährlich sind, werden, wenn deren Vorhandensein Niemandem zur Last gelegt werden kann, auf Staatskosten ausgewunden und beseitigt.

§. 25.

Wenn ein gescheitertes Schiff oder ein anderer Gegenstand ein Schiffahrtshinderniß bildet, an welchem der betreffende Führer oder Eigenthümer schuldtragend ist, so hat es der Schuldtragende allsogleich auf eigene Kosten zu beseitigen, widrigens dies vom Staate auf Kosten des Eigenthümers des Objectes, unbeschadet des dem Eigenthümer gegen dritte Personen etwa zustehenden Regreßrechtes bewerkstelligt wird.

§. 26.

Die Grundeigenthümer oder Grundanrainer an den vorhandenen Bruchufern des Stromes sind verpflichtet, alle am Uferrande befindlichen und den Einsturz in das Strombett drohenden Bäume und Stöcke auszugraben und wegzuräumen.

Dieselbe Verpflichtung obliegt auch den anrainenden Grundbesitzern längs den Seitenarmen der Donau und längs den Ufern der, in diese einmündenden Nebenflüsse.

## Gebrauch der Zugseile.

§. 27.

Die vom Ufer aus gezogenen Schiffe (sogenannten Gegenzüge) haben das Recht, ihr Zugseil über ein stehendes Schiff, über eine Schiffmühle und einen sonstigen schwimmenden Bau, frei vorzuziehen.

Den Eigenthümern oder Führern der letzteren obliegt, zur Freihaltung und Bewegung des Zugseiles in jeder möglichen Weise behilflich zu sein. (§. 37.)

## Ueberfuhren.

§. 28.

Die Führer von Ueberfuhren, mögen diese in freier Fahrt, oder an Seil- oder Kettenleitungen (Rollüberfuhren, fliegende Brücken u. dgl.) betrieben werden, dürfen nach Wahrnehmung oder erfolgter Signalisirung eines sich nähernden Dampfschiffes oder Ruderfahrzeuges nicht wegfahren, bis dasselbe vorüber ist, und die Uebersetzung des Stromes ohne Gefahr geschehen kann.

§. 29.

Die Führer von Ueberfuhren an Seil- oder Kettenleitungen haben bei ihrem Betriebe stets die Naufahrt offen zu halten.

Die Haus- oder Ueberfuhrschiffe sind daher im Stillstande der Ueberfuhr stets an jenem Ufer anzulegen, an welchem der freie Verkehr der Wasserfahrzeuge nicht behindert wird.

§. 30.

Die Hängseile der Rollüberfuhren müssen im Scheitelbogen 48 Fuß hoch über dem Nullwasserstande gehalten, und die Standsäulen am Ufer außerhalb der Hufschläge gesetzt werden.

§. 31.

Bei Ueberfuhren, wo die Passanten sich vom Ufer herab zum Ueberfuhrsschiffe zu begeben haben, sind ordentliche mit Geländern versehene Auf- und Abgangstreppen zu errichten.

An jedem Uferschlage der Ueberfuhr sind Tafeln mit dem Tarife, und, wenn möglich, mit der Angabe der Ueberfuhrszeit (Abfahrt) anzubringen.

§. 32.

Thiere größerer Gattung dürfen in kleinen, nur für Personen bestimmten Fahrzeugen (Zillen) nicht mit überführt werden.

## Schwimmende Bauwerke.

§. 33.

Die Aufstellung oder Verlegung von Schiffmühlen, Badeanstalten und dergleichen schwimmenden Bauwerken am Donaustrome darf nur über besondere Bewilligung der betreffenden Statthalterei stattfinden

§. 34.

Bei Schiffmühlen, Bädern und schwimmenden Bauwerken dürfen im Strombette überhaupt, namentlich aber im Fahrwasser desselben keine Pfähle eingeschlagen, Senkkörbe oder Anker eingelegt werden.

Solche Bauwerke müssen vielmehr mittelst starker eiserner Ketten zu Lande gut und zwar an beiden Enden befestigt, oder angeheftet werden. (§. 14.)

§. 35.

Die sogenannten Hausschiffe der Schiffmühlen und sonstige schwimmende Bauwerke sind nach Umständen 4 bis 6 Klafter vom Wasseranschlage am Ufer (nach dem Nullwasserstande) entfernt zu halten und es hat dort, wo mehrere solche Bauwerke nach einander sich befinden, der freie Raum zwischen denselben gleichfalls 4 bis 6 Klafter zu betragen.

§. 36.

An den Uferbauten und Hufschlägen dürfen zum Gebrauche der Schiffmühlen und schwimmenden Bauwerke keinerlei Grabungen stattfinden, keine Pfähle oder Pflöcke eingeschlagen und überhaupt keine den Ufern oder der Schiffahrt nachtheiligen Vorrichtungen angelegt werden.

§. 37.

Alle Schiffmühlen, Badeanstalten und sonstige schwimmende Bauwerke, an welchen der Hufschlag vorbeiführt, sind vom Ufer aus ober- und unterhalb, dann über die höchsten Punkte derselben mit ordentlichen Streifbäumen oder Seilleitungen für die Gegenzüge zu versehen, damit diese den Standort solcher Bauwerke möglichst ungehindert vorbeipassiren können.

Auch hat der Eigenthümer oder das Personale der Schiffmühlen, Bäder u. dgl. erforderlichen Falls die möglichste Unterstützung oder Hilfe den vorbeipassirenden Gegenzügen zu leisten. (§. 27.)

§. 38.

Zur Winterszeit, wenn sich ein starkes Eisrinnen einstellt, sind sämmtliche Schiffmühlen, Badeanstalten und sonstige schwimmende Bauwerke gänzlich aus dem Wasser ans Land zu schaffen und daselbst gut zu befestigen.

## Verhalten bei eintretenden Gefahren.

§. 39.

In Fällen von eintretenden Gefahren haben Schiffsführer, Flösser, Ueberführer, Schiffmüller und Fischer ohne Unterschied sich gegenseitige Hilfe zu leisten, und es ist die Pflicht eines jeden Führers von Wasserfahrzeugen, vor Allem für die Sicherheit oder Rettung der mitfahrenden Personen und dann erst für jene der Waaren oder Fracht zu sorgen.

Uebrigens sind alle Schiffsführer und schiffahrtskundigen Knechte verpflichtet, wenn einem Fahrzeuge Gefahr droht, nach ihren Kräften gegenseitige Hilfe zu leisten, jeder Beschädigung oder Verletzung möglichst zu steuern, und bei Elementar-Zufällen sich zu jenen Diensten unverweigerlich brauchen zu lassen, wozu sie von den zur Handhabung der Ordnung aufgestellten Behörden und Organen aufgefordert werden.

## Fahrordnung und Fahrregeln.

§. 40.

Kein Wasserfahrzeug, was immer für einer Gattung, darf von seinem Abfahrtsplatze aus in die Fahrbahn eines andern, in der Fahrt begriffenen Fahrzeuges unmittelbar vor oder hinter demselben hineinfahren; dieses kann nur dann stattfinden, wenn zwischen diesen beiden Fahrzeugen ein freier Wegraum von mindestens 100 Klaftern vorhanden ist.

Bei Ketten-Schiffszügen hat dieser freie Zwischenraum mindestens 500 Klafter Länge zu betragen.

§. 41.

Schiffe und Flösse, welche sich in verschiedenem Fahrwasser bewegen, und einander in gleicher oder in entgegengesetzter Richtung begegnen, haben ihre Fahrbahn, in welcher sie sich befinden, ohne besonderen Grund nicht zu verlassen.

§. 42.

Die Führer von Schiffen und Wasserfahrzeugen aller Art haben bei Stromübersetzungen die oben im §. 28 für die Ueberfuhren angeordneten Vorsichten zu beobachten.

§. 43.

Bei scharfen Strombiegungen haben die bergfahrenden Dampfschiffe, wenn möglich auf der inneren oder kleineren Biegungs- oder Bogenseite des Stromes, die thalwärts fahrenden dagegen in der größeren oder äußeren Biegungs- oder Bogenseite zu fahren, und haben die letzteren außerdem noch die Kraft ihrer Maschine zu mindern und schon oberhalb der Krümmung ihre Annäherung mit der Dampfpfeife durch einen langen Pfiff bekannt zu geben.

§. 44.

In der Nähe von in Ausführung begriffenen Wasserbauten, fliegenden oder Rollbrücken (Ueberfuhren), Schiffmühlen, Badeanstalten, sonstigen schwimmenden Bauwerken, dann von Anlandeplätzen, und überhaupt längs solcher Werke, dürfen Dampfschiffe mit Rücksicht auf ihren

Wellenschlag mit keiner größeren Kraft oder Geschwindigkeit fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung nothwendig ist.

§. 45.

Das sogenannte Wett-, dann das Nebeneinanderfahren der Flösse, Ruderschiffe, insbesonders aber der Dampfschiffe, ist allgemein und streng verboten.

Dampfschiffe oder Remorqueurs dürfen ihre Schleppschiffe und sonstigen Anhang nur dann zur Seite haben, wenn die Stromverhältnisse dies gestatten.

Ruderschiffe, wenn sie gekoppelt werden, haben die Breite von zusammen 10 Klaftern nicht zu überschreiten.

Die Breite der Flösse hat höchstens 7 Klafter zu betragen und es dürfen deren Bindhölzer (Querhölzer) nicht vorragen.

§. 46.

Wenn ein schweres oder beladenes Wasserfahrzeug ein anderes nach der gleichen Richtung fahrendes bis auf 100 Klafter eingeholt hat, und zur Vorbeifahrt nicht genügender Raum vorhanden ist; so hat das einholende Fahrzeug nach Möglichkeit insolange in dieser Entfernung zurückzubleiben, bis sich genügender Raum zur Vorbeifahrt ergibt.

Diese Anordnung ist beim Einholen eines Kettenschiffzuges insbesonders zu beobachten und wird für diesen Fall die obige Distanz auf 500 Klafter festgesetzt.

§. 47.

Als Regel hat zu gelten, daß leichte Wasserfahrzeuge den schweren beim Einholen und Begegnen die möglichsten Vortheile einzuräumen haben. Den Kettenschiffszügen, welche an eine fixirte Fahrbahn gebunden sind, sind solche Vortheile von allen anderen Wasserfahrzeugen angedeihen zu lassen.

§. 48.

Dampfschiffe haben beim Begegnen oder Vorbeipassiren von Ruderschiffen und Flössen (von letzteren die leeren, dann die mit Holz und Steinen beladenen ausgenommen) die Fahrkraft oder Geschwindigkeit zu vermindern, und nach Umständen, wie bei jenen Ruderschiffen, welche mit Windläden nicht versehen sein können, die Maschine auch ganz einzustellen.

§. 49.

Remorqueurs, und zwar freifahrende oder an der Kette, haben ihre angehängten Schleppschiffe beim Begegnen oder Vorbeipassiren eines

schweren Fahrzeuges möglichst zusammen und in der Fahrrichtung zu halten.

§. 50.

Ruderfahrzeuge (auch Flösse) haben beim Begegnen von Dampfschiffen stets nach der Richtung des Stromstriches gestellt zu sein, sich von der Fahrbahn der Dampfer, insbesondere der Kettenremorqueurs, möglichst entfernt zu halten, und dürfen die Wellen der Dampfschiffe überhaupt erst dann anfahren, wenn ihnen der Wellenschlag nicht mehr schädlich werden kann.

§. 51.

Ein mit einer größeren Kraft oder Geschwindigkeit sich bewegendes Wasserfahrzeug hat beim Einholen eines andern, mit minderer Geschwindigkeit fahrenden, beim Vorhandensein der hiezu nöthigen Bedingungen in der Stromstelle und gegen Abgabe, beziehungsweise Rückempfangnahme der vorgeschriebenen Signalisirung das Recht der Ueberholung.

§. 52.

Bei Uebersetzung eines Schiffszuges (Gegenzuges) von einem Ufer zum andern darf das Zugseil nicht an das Hauptschiff zurückgeführt werden, wenn ein schweres Fahrzeug überhaupt in der Thalfahrt, oder ein Dampfer, insbesondere ein Kettenschiffzug auf der Bergfahrt in Sicht ist.

§. 53.

Das Ausweichen und Vorfahren der Wasserfahrzeuge hat überhaupt nur bei hinlänglicher Breite des Fahrwassers stattzufinden, wobei der Thalfahrer stets das bessere Fahrwasser zu behalten berechtigt ist.

Hiebei ist zu beobachten:

a) Dampfschiffe in Gegenrichtungen haben bei ihrer Begegnung jedes nach rechts, bei Ueberholungen aber das eingeholte oder vorausbefindliche nach rechts, das überholende oder rückwärts befindliche nach links auszuweichen oder vorzufahren.

b) Ruderfahrzeuge (Schiffe und Flösse) unter sich haben bei Ein- und Ueberholungen dieselbe Ordnung zur Vorbeifahrt einzuhalten.

c) Einem Ruderfahrzeuge hat, außer den Kettenremorqueurs jedes andere Dampfschiff nach der vorstehenden Bestimmung auszuweichen; wenn es hiebei an Raum mangeln sollte, so hat das Ruderfahrzeug auf das von dem Dampfer mit der Dampfpfeife oder Glocke gegebene Signal soweit als möglich seitwärts auszubiegen oder nöthigenfalls auch zu landen.

d) Den Kettenremorqueurzügen haben alle frei fahrenden Dampfer und Ruderfahrzeuge rechtzeitig und in allen Richtungen auszuweichen.

§. 54.

Bei Stromengen und bei scharfen Strombiegungen, wo eine besondere Aufmerksamkeit der Schiffsführer für das Begegnen und Ausweichen nothwendig erscheint, hat stets das zu Berg fahrende Schiff, insbesondere ein frei fahrendes Dampfboot, für die freie und möglichst ungehinderte Passage des Thalfahrers zu sorgen, und es ist Folgendes zu beobachten:

a) Das aufwärts fahrende Schiff soll bei Sicht eines Thalfahrers in der Regel schon unterhalb der Stromenge oder Strombiegung rechts weichen, nach Umständen auch stehen bleiben und die Passirung des Thalfahrers abwarten.

b) Findet der Führer des aufwärts fahrenden Schiffes, daß dem Thalfahrer durch das Ausweichen nach links eine bessere und sichere Fahrbahn offen bleibt, so hat er dies rechtzeitig durch ein Signal (§. 70) kundzugeben, welches von dem Thalfahrer zum Zeichen des Einverständnisses zu erwidern ist, worauf das Ausweichen nach links stattfindet

Die Abweichung von der allgemein giltigen Regel des Rechtsausweichens soll indessen, besonders während der Nachtzeit, nur in dringenden Fällen vorkommen.

c) Befindet sich aber das aufwärts fahrende Schiff zur Zeit der Sicht oder Annäherung des Thalfahrers bereits in der gefährlichen Stelle, so hat der letztere entweder durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit oder auf eine andere, den Platzverhältnissen und den zu Gebote stehenden Mitteln angemessene Weise zu sorgen, daß der Bergfahrer ohne Schaden oder Hemmung seinen Weg fortsetzen könne.

d) Wenn ein Kettenremorqueur die gefährliche Stromenge oder Strombiegung zu passiren im Begriffe ist, so haben alle anderen Fahrzeuge, ob zu Berg oder zu Thal fahrend, über rechtzeitig erhaltenes Signal vor solchen Stromstellen unbedingt zu halten und die Passirung des Kettenzuges vollends abzuwarten.

§. 55.

Bei Passirung von Joch- und stabilen, dann der sogenannten fliegenden Brücken (Fähren) und der Schiffsbrücken, haben die Dampfschiffe ihre Maschinenkraft auf das geringste Erforderniß zu vermindern.

§ 56.

In Fällen, wenn zwei in entgegengesetzter Richtung verkehrende Wasserfahrzeuge eine Jochbrücke zugleich passiren wollen, hat der Thalfahrer stets das Vorrecht, dessen Durchfahrt daher das bergfahrende Schiff abwarten muß.

§. 57.

Wenn zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an einem Landungsplatze oder einer Landungsbrücke zusammentreffen und landen wollen, so hat das der Landungsstelle nähere Schiff den Vorrang, bei entgegengesetzter Fahrrichtung aber stets der Thalfahrer.

§. 58.

An Stellen, wo ein Wasserfahrzeug festgefahren oder gar versunken ist, haben Dampfschiffe mit verminderter Kraft, nach Umständen auch mit ganz stillstehender Maschine zu fahren.

Die Führer der verunglückten Fahrzeuge haben ihre Nothlage zu signalisiren und es haben denselben die vorbeifahrenden Fahrzeuge im Sinne des §. 39 die möglichste Hilfe zu leisten.

Im Falle des Versinkens eines Schiffes hat der frühere Führer desselben hiervon der nächsten politischen Bezirksbehörde die Anzeige zu erstatten, und zugleich die Schiffstrümmer nebst Ladung soweit herauszunehmen, als es die Flußverhältnisse zulassen, oder beziehungsweise als nothwendig erscheinen lassen.

§. 59.

Zur Nachtzeit darf nur dann gefahren werden, wenn der Führer des Fahrzeuges noch beide Stromufer deutlich sieht.

Es haben daher in finsteren Nächten und bei starkem Nebel alle Wasserfahrzeuge ohne Unterschied, Ruderfahrzeuge aber auch bei heftigem Winde, dann bei Schnee- und Hagelsturm die Fahrt einzustellen und zu landen, die am Lande befindlichen Fahrzeuge aber nicht von demselben abzustoßen.

§. 60.

Wenn der Wasserstand die Höhe, und zwar: am Linzer Pegel 9 Fuß, am Steiner Pegel von 12 Fuß und am Wiener Pegel (große Donaubrücke) von 8 Fuß über dem Nullpunkte erreicht hat, dürfen Ruderfahrzeuge (Schiffe und Flösse) mit Ausnahme der localen Ueberfuhren abwärts nicht mehr verkehren.

Sobald sich ein Eisrinnen einstellt, hat jeder Schiffsverkehr aufzuhören.

§. 61.

Das Durchfahren von mit Menschen beladenen Ruderfahrzeugen (Wallfahrer-Ueberfuhren ꝛc.) durch die Jochbrücken ist verboten

## Signalisirung oder Zeichengebung.

§. 62.

Jeder Führer eines Wasserfahrzeuges hat die vorgeschriebenen Bestimmungen über die Signal- oder Zeichengebung genau zu beobachten, und es soll bei Ausübung des Schiffahrtsbetriebes kein anderes Signal in Anwendung gebracht werden.

§. 63.

Passagierdampfer haben in den Endstationen, dann in jenen anderen Stationen, wo der Aufenthalt über eine halbe Stunde dauert, ihre Wegfahrt durch vorheriges dreimaliges Läuten mit der Schiffsglocke anzuzeigen. Das erste Glockenzeichen ist 30 Minuten, das zweite 15 und das dritte 2 Minuten vor der Abfahrt zu geben. Nach dem Abläuten ist unmittelbar vor der Abnahme der Stegladen und der Wegfahrt selbst ein gedehnter Pfiff mit der Dampfpfeife ertönen zu lassen.

Vor der Landung in jeder Station haben die Passagierdampfer bei Tag 5, bei der Nacht 10 Minuten vorher das Signal mit der Dampfpfeife und 2 Minuten vorher mit der Glocke zu geben. Die Abfahrt solcher Schiffe von den Zwischen- oder kleineren Stationen ist mit einmaligem Läuten und mit einem darauffolgenden Pfiffe mit der Dampfpfeife anzuzeigen.

§. 64.

Bei Kahnstationen der Personendampfer ist von diesen, wenn sich Passagiere zum Aussteigen an Bord befinden, 5 Minuten vor der Ankunft durch drei getrennte Dampfpfiffe und 3 Minuten später durch das Läuten der Schiffsglocke das Zeichen zu geben. Sind aber keine Passagiere zum Aussteigen an Bord, so ist 5 Minuten vor der Ankunft nur ein gedehnter Dampfpfiff als Zeichen zu geben.

Das Vorhandensein von Passagieren an der Kahnstation zum Einsteigen ist (bei Tag) durch Aufhissen der Signalflagge anzuzeigen.

Der Kahn- oder Plättenführer hat erst nach dem ersten Signal des Dampfers von der Station abzustoßen, gegen das Dampfschiff, dessen Maschine sich in vollkommenem Stillstande zu befinden hat, zuzusteuern und in paralleler Richtung an denselben anzulegen.

Bei Annäherung des Kahnes muß der Dampfer so zeitig stillgestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Bewegung gesetzt werden, daß der Kahn keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Zur Nachtzeit darf mit Kähnen oder Plätten bei Personendampfern weder zu- noch abgesetzt werden.

§. 65.

Wenn sich zwei Dampfschiffe während der Fahrt einander nähern, so haben sie sich rechtzeitig und gegenseitig durch gedehnte Pfiffe mit der Dampfpfeife oder durch kurze Glockenschläge zu avisiren.

Dieses Signal ist bei zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Dampfschiffen durch den thalwärts fahrenden, bei zwei in gleicher Richtung fahrenden Dampfschiffen durch den hintanfahrenden Dampfer zuerst zu geben und darauf von dem anderen zum Zeichen des richtigen Verständnisses zu erwidern.

§. 66.

Beim Begegnen oder Einholen von Ruderfahrzeugen durch Dampfschiffe haben die letzteren gleichfalls die im vorigen Paragraphe vorgezeichneten Signale zu geben, die ersteren aber zum Zeichen der Aufmerksamkeit oder Wachsamkeit ein Fähnlein aufzustecken, oder wenn ein solches schon früher aufgesteckt wäre, dasselbe zu schwingen.

§. 67.

Beim Ein- und Ueberholen der Ruderfahrzeuge unter sich hat das rückwärtsfahrende seine Absicht durch Zurufen oder durch Aufstecken des Fähnleins kundzugeben und das vorne befindliche zum Zeichen des Verständnisses in gleicher Weise rückzuantworten.

§. 68.

Will ein schneller fahrendes Dampfschiff ein solches in gleicher Richtung, jedoch langsamer fahrendes überholen, so hat dies das erstere durch fünf kurze Dampfpfiffe oder fünf Glockenschläge anzuzeigen, das andere Dampfschiff aber hat zum Zeichen des Verständnisses und der Zulässigkeit der Vorbeifahrt mit einem gedehnten Dampfpfiffe zu antworten, worauf erst die Vorbeifahrt (nach §. 53) stattfinden darf.

Sollte jedoch diese Vorbeifahrt in einer engen Passage des Fahrwassers verlangt werden, oder das Vorfahren des schneller gehenden Schiffes mit Rücksicht auf die am vorausgehenden Schiffe anhängenden Schleppe gefährlich sein, so hat der Capitän des bisher vorausfahrenden Schiffes die Unthunlichkeit des Ueberholens durch anhaltendes Läuten bekannt zu geben, worauf der nachfahrende Dampfer seine Maschine mit

verminderter Kraft gehen zu lassen hat. Erst wenn der Capitän des vorausgehenden Schiffes das Aufhören des Hindernisses durch zwei schnell aufeinanderfolgende Zeichen mit der Dampfpfeife signalisirt hat, soll der nachfolgende Dampfer vorfahren.

§. 69.

Wenn bei der Ueberholung der Dampfer unter sich ein regelmäßiges Ausweichen nach §. 53 aus was immer für Gründen nicht stattfinden könnte, aber eine verkehrte Vorbeifahrt möglich wäre, so hat dies das voraus befindliche Boot nach Erhalt der fünf Dampfpfiffe oder fünf Glockenschläge (§. 68) des rückwärts befindlichen Dampfers, vom Radkasten auf der rechten Schiffsseite bei Tag durch eine blaue Signalflagge, bei Nacht durch ein rothes Laternenlicht anzuzeigen und zugleich links zu fahren, worauf das nachfolgende Dampfschiff das gleiche Signal zu erwidern und sodann rechts vorbeizufahren hat.

§. 70.

Das im §. 69 behandelte verkehrte Ausweichen kann auch zwischen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Dampfern stattfinden, wenn hiezu vom stromaufwärts fahrenden Dampfer das Signal (blaue Fahne, rothes Licht) gegeben und vom thalwärts fahrenden in gleicher Weise beantwortet wurde, worauf dann statt rechts (§. 53 a) jedes der beiden Schiffe nach links auszuweichen hat. (54 b.)

§. 71.

Die an eine fixe Bahn gebundenen Kettenremorqueurs haben mit Rücksicht auf §. 53 d, und um rechtzeitig erkannt zu werden, bei Tag eine große blaue Fahne und bei Nacht ein großes blaues Laternenlicht ununterbrochen während ihrer Fahrt am Mastbaume zu führen.

§. 72.

Frei fahrende Dampfschiffe haben bei Nachtfahrten, und zwar ein thalwärtsfahrendes drei, ein bergfahrendes zwei übereinander hängende große weiße Laternenlichter am Mastbaume oder Rauchfange zu führen.

Außerdem hat jedes einzeln fahrende Dampfschiff oder, wenn Schleppschiffe angehängt sind, das letzte derselben am äußersten Punkte seines Hintertheiles ein blaues Laternenlicht zu befestigen.

§. 73.

Alle Ruderfahrzeuge ohne Unterschied, wenn sie nach §. 59 Nachtfahrten unternehmen können, haben am Kranzel ein von allen Seiten leicht sichtbares weißes Laternenlicht zu führen.

§. 74.

Bei Nebel oder Schneegestöber hat jedes Dampfschiff mit verminderter Kraft zu fahren, und es ist fortwährend in kleinen Zwischenräumen die Schiffsglocke zu läuten, sowie von fünf zu fünf Minuten die Dampfpfeife ertönen zu lassen.

Wenn ein Dampfer die Fahrt einstellt, ohne zu landen, hören die Dampfpfiffe auf, die Glockenzeichen aber dauern fort.

Werden Ruderfahrzeuge, bevor sie landen können, vom Schneegestöber, Nebel u. dgl. während der Fahrt überrascht, so haben sie solches entweder durch Rufen, Hornblasen oder Schwingen von brennendem Holze bekannt zu geben.

§. 75.

Dampfschiffe, welche bei Nacht fahren, haben zur Warnung der etwa nicht beleuchteten Schiffe, fliegenden Brücken, Mühlen u. dgl. von Zeit zu Zeit mehrere gellende Dampfpfiffe als Zeichen der Annäherung ertönen zu lassen.

§. 76.

Ist ein Wasserfahrzeug festgefahren oder gar versunken, so hat dessen Führer an einer beiläufig $^1/_4$ Meile stromaufwärts gelegenen passenden und leicht sichtbaren Uferstelle, und, wenn innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluß einmündet, auch an diesem in gleicher Distanz einen Avisoposten mit einer Fahne (Fahnenwache) aufzustellen, welcher alle thalwärts verkehrenden Fahrzeuge durch Zuruf von dem Unglücksfalle zu verständigen hat. (§. 39.)

Die Stelle eines versunkenen Fahrzeuges ist bis zu dessen gänzlicher Wegschaffung bei Tag mittelst eines Schwemmers (Boje) und wo möglich mit einem am letzteren angebrachten rothen Fähnlein, bei Nacht aber mit einem rothen Laternenlichte zu bezeichnen.

Die Beleuchtung mit rothem Laternenlichte bei der Nacht hat auch bei festgefahrenen Wasserfahrzeugen stattzufinden.

§ 77.

Ruderfahrzeuge, welche außerhalb der bestimmten Landungsplätze zu halten oder anzulegen genöthigt sind, dann fliegende Brücken, Schiffmühlen und sonstige schwimmende Bauwerke sind Nachts (vom Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) mit einem weißen, leicht sichtbaren Laternenlichte zu beleuchten.

Dampfschiffe, welche anderswo als an einer Landungsbrücke still liegen, haben zur Nachtzeit eine hellbrennende grüne Laterne am Maste oder Rauchfange aufzuziehen.

§. 78.

Will ein Dampfschiff irgend eine Nothlage signalisiren, so hat dies bei Tage mit einer am halben Maste aufgehißten rothen Flagge, und bei der Nacht mit einem in gleicher Weise aufgesteckten rothen Laternenlichte, in beiden Fällen verbunden mit dem Läuten der Schiffsglocke zu geschehen. Jedes in die Nähe kommende Wasserfahrzeug hat auf diese Signale hin anzuhalten und nach Möglichkeit Hilfe zu leisten. (§. 39.)

## Ueberwachung und Handhabung der Strompolizei-Vorschriften.

§. 79.

Die Ueberwachung dieser Vorschriften steht im Allgemeinen den politischen Bezirksbehörden zu, welche sich hiebei der Mitwirkung der Stromaufsichtsorgane, der Gendarmerie, der Finanzwache und der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen haben.

Verfügungen und Entscheidungen stehen, insoferne sie nicht ausdrücklich der Landesstelle vorbehalten sind, in erster Instanz den politischen Bezirksbehörden (in Städten mit eigenem Statute den städtischen Behörden), in zweiter Instanz den Statthaltereien und in letzter Instanz dem Ministerium des Innern zu, welches sich nach Gestalt der Sachlage mit den anderen betheiligten Ministerien ins Einvernehmen setzen wird.

Insofern es sich jedoch um Wasseranlagen handelt, sind hinsichtlich der behördlichen Competenz zur Beaufsichtigung solcher Anlagen und zu den diesfalls nöthigen Verfügungen die Landesgesetze vom 28. August 1870 über die Benützung, Leitung und Abwehre der Gewässer (§. 93 des niederösterreichischen, §. 97 des oberösterreichischen Gesetzes) maßgebend.

§. 80

Die zur Mitwirkung berufenen Organe haben wahrgenommene Uebertretungen dieser Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung, insoferne nicht hinsichtlich der Wasseranlagen die besonderen Bestimmungen der im vorigen Paragraphe erwähnten Landesgesetze zur Anwendung kommen, unverweilt der betreffenden politischen Behörde erster Instanz zur Anzeige zu bringen und in Ausübung ihres Dienstes die durch die Umstände gebotenen Maßregeln sofort zu treffen.

§. 81.

Wer sich ein Schifferpatent zur Führung von Ruder- und Segelschiffen, oder ein Flösserpatent für seine Person verschaffen will, hat sich diesfalls an eine der politischen Verwaltungsbehörden erster Instanz,

deren Amtsbezirke von der Donau berührt oder durchzogen werden, zu wenden, und bei derselben sein nach §. 8 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Jänner 1858 (R. G. Bl. Nr. 22) gehörig documentirtes Gesuch einzubringen.

### Strafbestimmungen.

§. 82.

Uebertretungen dieser Vorschriften, welche dem Strafgesetze unterliegen, sind nach diesem zu bestrafen.

Beschädigungen von Wasseranlagen, Schutz- und Regulirungsbauten werden nach den Bestimmungen der hierüber bestehenden Landesgesetze geahndet.

Sonstige Uebertretungen dieser Vorschrift sind, insoferne nicht besondere Normen in Anwendung kommen, an dem Schuldtragenden mit einer Geldstrafe bis zu 200 fl, oder mit Arrest bis zu 40 Tagen zu bestrafen.

### Schadenersätze.

§. 83.

Jede Beschädigung, sie möge durch eine nach dieser Vorschrift strafbare oder nach den erhobenen Umständen ganz unstrafbare Handlung entstanden sein, muß, insoferne hiedurch eine Privatpartei an ihrer Person oder an ihrem Vermögen benachtheiliget wird, nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches der Beurtheilung des Civilrichters überlassen bleiben.

§. 84.

Insoferne von Schiffahrts-Unternehmern oder solchen Personen, für welche jene civilrechtlich haften müssen, öffentliche Stromanstalten und Schutzwerke beschädigt werden, geschieht die Erhebung des Schadens von Seite der politischen Behörde unter Zuziehung von Sachverständigen, und wird der ermittelte Ersatzbetrag im administrativen Wege eingebracht.

## II. Abschnitt

## Besondere Bestimmungen.

### A. Für Ober-Oesterreich.

I. Bei den Fahrten auf der Donau durch den Strudel sind von den Führern aller Gattungen von Wasserfahrzeugen nachstehende Vorschriften zu beobachten:

§. 1.

Wenn Schiffe den Strudel stromaufwärts befahren, werden roth-weiße Warnungs-Signale ausgesteckt, und zwar:

eines zu Baumgarten bei Struden,
eines bei der Lagerstätte in Grein, und
eines unterhalb Tiefenbach.

§. 2.

Die Aufstellung dieser Signale deutet an, daß die Thalfahrt durch den Strudel gesperrt sei, und es haben alle Fahrzeuge, welche den Strudel stromabwärts befahren wollen, oberhalb Grein anzulanden, und zwar die Flösse in Tiefenbach und die Ruderschiffe beim Seiler in Ufer. Sämmtliche Fahrzeuge dürfen erst dann ihre Fahrt stromabwärts fortsetzen, wenn die Warnungssignale in Tiefenbach, Grein und Baumgarten eingezogen sind.

Das Anlanden während der Thalfahrt-Sperre an anderen Uferstellen, als den vorgenannten, ist verboten, nur im Falle dringender Nothwendigkeit wird noch das Anlanden bei der Föhre gestattet.

§. 3.

Die in den vorstehenden zwei Paragraphen enthaltenen Anordnungen haben auch auf alle Gattungen von Dampfschiffen volle Anwendung.

Die Capitäne haben daher auf die Aussteckung dieser Warnungs-Signale ihr Augenmerk zu richten, und dieselben dürfen die Thalfahrt durch den Strudel erst dann fortsetzen, wenn die bezeichneten Warnungssignale wieder eingezogen sind.

§. 4.

Ist bis eine Viertelstunde vor der Ankunft des zu Thal fahrenden Dampfschiffes bei der Föhre ein Fahrzeug stromabwärts in den Strudel eingefahren, so wird bei der Station Grein eine blau-weiße Fahne ausgesteckt. In diesem Falle haben die stromabwärts fahrenden Dampfschiffe ihre Fahrt in der Art zu verzögern, daß sie das vorausgegangene Fahrzeug nicht im Strudel einholen.

§. 5.

Sollte der Wasserstand im Höß gange die Befahrung desselben gestatten, so darf dieselbe nur stromaufwärts vorgenommen werden. Diese Bergfahrt ist zwar keiner Thalfahrtsperre unterworfen, allein wegen Aufrechthaltung der Fahrordnung und wegen Einhebung der Gebühr nach §. 7 bei dem k. k. Signalamte Baumgarten in Struden anzumelden.

Die Thalfahrt durch den Höß gang ist gänzlich verboten.

§. 6.

Alle Gegenzüge, welche durch den Strudel fahren wollen, haben unterhalb der Vereinigung des Höß̈ganges mit dem Hauptstrome anzulanden und dem k. k. Signalamte Baumgarten in Struden durch ihren Führer oder Kranzler wegen Aussteckung der Warnungssignale die Meldung zu machen, wenn die weitere Gegenfahrt vorzunehmen beabsichtigt ist. Kein Gegenzug darf die Gegenfahrt früher beginnen, als bis die Weiterfahrt von dem Signalamte gestattet ist

§. 7.

Jedes Schiff, welches mit Befrachtung den Strudel oder Höß̈gang stromaufwärts durchfährt, hat nach dem Erlasse des hohen k. k. Finanzministeriums vom 25. Juni 1852 die Signalgebühr von 10½ Kreuzern Oe. W. zu entrichten.

§. 8.

Nach erhaltener Fahrbewilligung kann der Gegenzug die Fahrt in der angewiesenen Richtung sogleich beginnen; sollte aber derselbe binnen einer Stunde nach der ertheilten Fahrbewilligung nicht abgefahren sein, so ist die Bewilligung erloschen, dieses wird dem Führer des Gegenzuges eröffnet, das Einziehen der Warnungs-Signale durch eigene, auf Kosten des säumenden Zuges abzusendende Boten veranlaßt, und es darf der Gegenzug nur über eine neuerliche Anmeldung, Signal-Aussteckung und nach Empfang einer abermaligen Fahrbewilligung des k. k. Signalamtes Struden seine Bergfahrt fortsetzen.

§. 9.

Um die Dampfschiffe und die Gegenzüge bei ihrer Bergfahrt durch den Strudel von dieser Zuwartezeit zu befreien, haben die Schiffsführer beim Eintreffen am Weinser-Kreuze oberhalb Persenbeug durch zwei rasch auf einander folgende Signalschüsse, oder durch persönliche Anmeldung in der Signalstation Isper die ununterbrochene Gegenfahrt durch den Strudel bekannt zu geben. Der Stationsposten Isper telegraphirt diese Aufforderung der Station Baumgarten, und diese nach Grein, und endlich verständigt die Station Isper den Gegenzug von der richtig vorgenommenen Signalisirung bei Tage durch Aufsteckung einer roth-weißen Fahne, zur Nachtzeit aber durch Aushängen einer Laterne mit rothem Lichte.

Haben die drei Posten in Baumgarten, Grein und Tiefenbach das Signal ausgestellt, so beobachtet der Obersignalwächter einen Zeitraum von einer Stunde und verfügt nach Ablauf dieser Zeit die Aussteckung

einer weiß-blauen Fahne nächst der Dampfschiffahrts-Anlände in St. Nicola, wornach das Dampfschiff oder der Pferdezug die Gegenfahrt ungehindert fortsetzen kann. Ohne das Zeichen der blau-weißen Fahne darf weder ein Dampfboot noch ein sonstiges Fahrzeug die Gegenfahrt beginnen.

§. 10.

Sollten Unterbrechungen oder Störungen in der Telegraphenleitung eintreten, so wird das Anmeldungssignal von dem Telegraphen-Posten zu Isper nicht ausgestellt, und das Dampfschiff oder der Gegenzug hat unterhalb dem Strudel zu landen und die Vorschriften des §. 6 einzuhalten.

§. 11.

Zur Nachtzeit oder an trüben Tagen, an welchen die Signale nicht gesehen werden können, haben die Signalposten Grein und Tiefenbach mittelst eines Schusses die richtige Ausstellung des Signales sich gegenseitig anzuzeigen.

§. 12.

Im Falle, als dem Dampfschiffe in der Strecke zwischen Isper und St. Nicola ein Unfall zustoßen würde, so daß dasselbe nicht unverzüglich fortfahren kann, ist von dem Capitän des Dampfschiffes dem Posten in Baumgarten bei Struden sogleich die Anzeige zu machen, und dieser hat sodann durch eigene, auf Kosten der betreffenden Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzusendende Boten die Einziehung der ausgesteckten Signale zu veranlassen.

§. 13.

Da das von Linz abgehende Personen-Dampfschiff die Strecke von Linz bis zum Strudel in zwei bis vier Stunden zurücklegt, so darf nach Ablauf von zwei Stunden nach der tarifmäßig bestimmten Abfahrtszeit des Dampfschiffes von Linz durch die nächstfolgenden zwei Stunden keinem Gegenzuge die Fahrt durch den Strudel gestattet werden. Während dieser zwei weiteren Stunden werden alle etwa ausgestellten Signale eingezogen und dieselben, wenn Schiffszüge gehen sollten, erst nach Ablauf dieser zwei Stunden wieder ausgestellt werden.

Ohne diese Signalausstellung darf kein Gegenzug die Bergfahrt fortsetzen.

§. 14.

Sollte das von Linz zu Thal fahrende Personen-Dampfschiff binnen vier Stunden nach seiner tarifmäßigen Abfahrtszeit noch nicht in Tiefenbach eingetroffen sein, so sind die Signale für die Fortbewegung

der Gegenzüge sogleich weiter auszustellen, und die Capitäne der auf der Thalfahrt begriffenen Dampfschiffe haben sich nach §. 3 in dieser Kundmachung zu benehmen.

§. 15.

Fällt in die Donaustrecke von Grein bis St. Nicola ein so starker Regen oder Nebel ein, daß die Warnungs-Signale nicht gesehen werden können, so darf stromabwärts nicht gefahren werden, und es müssen alle Fahrzeuge an den im §. 2 bestimmten Punkten anlanden.

§. 16.

Die Nichtbeachtung der ausgesteckten Warnungs-Signale von was immer für einem Fahrzeuge, somit die Uebertretung der vorstehenden Anordnungen, wird an dem Führer desselben mit dreißig sechs Gulden ö. W. bestraft, und ist der Schiffseigenthümer zum Ersatze des verursachten Schadens, dessen Betrag im civilrichterlichen Wege auszutragen kommt, verpflichtet.

Die Stromfahrer, welche von den auf der Thalfahrt begriffenen Fahrzeugen zur Beihilfe bei der Durchfahrt durch den Strudel aufgenommen werden, sind bei Uebertretung der vorstehenden Anordnungen mit acht Tagen Arrest abzustrafen Bei wiederholter Uebertretung wird der betreffende Stromfahrer von diesem Dienste ganz ausgeschlossen.

Wenn ein Gegenzug ohne eine von Seite des Signalamts erhaltene oder nach erloschener Fahrbewilligung einfährt, oder innerhalb der für das zu Thal gehende Personen-Dampfschiff freizulassenden zwei Stunden weiterfährt, ist der Zugführer zu einer Strafe von dreißig sechs Gulden ö. W. zu verhalten, und es hat der Eigenthümer des Fahrzeuges für allen aus dem Verschulden seiner Leute entstandenen Schaden im civilrechtlichen Wege zu haften.

Derselben Strafe von 36 fl. ö. W. unterliegen auch die Capitäne der Dampfschiffe, wenn sie, ohne die geschehene Aussteckung der blau-weißen Fahne bei St. Nicola abgewartet zu haben, in den Strudel eingefahren sind, oder wenn die blau-weiße Fahne bei Grein ausgesteckt ist, und selbe demungeachtet ohne Aufenthalt mit der gleichen Schnelligkeit in den Strudel einfahren, endlich wenn sie im Falle des Eintreffens nach Ablauf von 4 Stunden nach der tarifmäßigen Abfahrtszeit zu Linz den §. 3 und 4 dieser Kundmachung nicht befolgen, wobei sich von selbst versteht, daß dieselben für allen aus ihrem Verschulden entstandenen Schaden verantwortlich und die betreffende Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den im Civilrechtswege auszumittelnden Betrag haftungspflichtig sei.

Uebertretungen von Seite der Führer der Dampffracht- und Schleppschiffe werden wie jene der Führer der übrigen Fahrzeuge nach den vorstehenden Bestimmungen geahndet.

II. Die gegenwärtig in Wirksamkeit stehenden Bestimmungen für die Landungsplätze im Gebiete der Landeshauptstadt Linz und des Marktes Urfahr, sowie für die Duchfahrt durch die Linzer Brücke bleiben bis auf Weiteres aufrecht.

## B. Für Nieder-Oesterreich.

### I. Bestimmungen für die Anländе bei der Stadt Stein.

§. 1.

Die Anländе bei der Stadt Stein beginnt vom sogenannten Pörgen-Hause Nr. 1, in der Freiheit der Stadtgemeinde Stein oberhalb der Donaubrücke und erstreckt sich bis zur Grenze der Stadt Stein und Krems, am Abschlußbaue des Kremser Donau-Seitenarmes in einer Länge von 1160 Klaftern.

Die Anländе oberhalb der Donaubrücke in einer Länge von 360 Klaftern ist für Flösse aller Gattungen bestimmt. Ausnahmsweise soll jenen Flössen, die in Stein aus- oder einzuladen haben, oder zum Ausstreifen bestimmt sind, gestattet sein, über specielle Bewilligung des Stadtvorstandes oder der Lände-Aufsichtsorgane in Stein bei dem Ausstreifplatze unterhalb der Donaubrücke am Ende der Stadt Stein gegenüber der sogenannten Passauerländе anzulegen.

§. 2.

Das Ufer von der Steiner Donaubrücke abwärts bis zum Hause Nr. 9, in einer Länge von 109 Klaftern, hat von Fahrzeugen ganz frei zu bleiben.

§. 3.

Die Strecke vom Hause Nr. 9 bis zu Hause Nr. 32, in einer Länge von 127 Klaftern, ist als Haltplatz für Gegenzüge bestimmt

§. 4.

Die Strecke vom Hause Nr. 32 bis zum Hause Nr. 41, in einer Länge von 50 Klaftern, ist für kleine Ruderschiffe als Ein- und Ausladeplatz bestimmt.

§. 5.

Die Strecke vom Hause Nr. 41 bis zum Hause Nr. 48, in einer Länge von 33 Klaftern dient als freier Umtauchplatz für Ruderschiffe.

§. 6.

Von dem Hause Nr. 48 bis zum Hause Nr. 62, in einer Länge von 120 Klaftern, ist das Ufer für die Landung des Passagierdampfschiffes und der großen Ruderschiffe dergestalt gewidmet, daß dem Dampfboote ein Raum von 35 Klaftern für die Zeit von seiner Ankunft bis zu seiner Abfahrt vorbehalten bleiben muß.

§. 7.

Die Strecke vom Hause Nr. 62 bis zum Hause Nr. 72 in einer Länge von 95 Klaftern, ist für die Aufstellung der beladenen Remorqueurs und der Schleppschiffe, sowie der Schiffe behufs Ausladens des Salzes gewidmet.

§. 8.

Die Strecke vom Hause Nr. 72 bis zum Ausstreifplatze, in einer Länge von 25 Klaftern, ist als Aus- und Einladeplatz für verschiedene Ruderschiffe bestimmt.

§. 9.

Der Ausstreifplatz am Ende der Stadt Stein gegenüber dem sogenannten Passauerplatze hat frei zu bleiben.

§. 10.

Unterhalb des Ausstreifplatzes haben aus Schiffahrts-Rücksichten 20 Klafter Uferlänge frei zu bleiben. Von da angefangen bis zur Grenze der Gemeindefreiheit Stein ist die Uferstrecke zum Anheften aller leeren Schiffe (Dampf- und Ruderschiffe) bestimmt.

Die festgestellten Punkte der Ländevertheilung müssen durch Aufstellung nummerirter Tafeln mit den entsprechenden Inschriften und Angabe der bezüglichen Länge allgemein kennbar bezeichnet werden.

## II. Bestimmungen für die Durchfahrt der Ruderfahrzeuge und Dampfschiffe durch die Steiner Donaubrücke.

§. 1.

Die Jochöffnungen Nr. 9 und 12 sind für die Durchfahrt der Dampfschiffe vorbehalten. Ausnahmsweise, und zwar bei einem Wasserstande von weniger als 3 Schuh ober Null können diese Jochöffnungen auch von den schweren Ruderfahrzeugen benützt werden, wenn keine Dampfschiffe daselbst auf der Fahrt begriffen sind.

Die übrigen Jochöffnungen haben in der Regel für die Durchfahrt aller Ruderfahrzeuge zu dienen.

§. 2.

Bei höheren Wasserständen von mehr als 4 Schuh ober Null sind die Führer der gekuppelten Ruderfahrzeuge verpflichtet, dieselben an der Loibner oder Hundsheimer Lände auseinander zu kuppeln, und diese Fahrzeuge einzeln unter der Brücke durchzuführen.

§. 3.

Die thalfahrenden Remorqueure und Frachtdampfer sind bei Wasserständen von 2 Schuh unter Null bis 4 Schuh ober Null nur mit einem angehängten Schlepper im Gange durchzufahren berechtigt, wogegen dieselben bei allen übrigen Wasserständen gehalten sind, durch die betreffende Jochöffnung allein durchzulaviren und die Schleppschiffe durchzuhängen.

§. 4.

Um die erweiterten Durchfahrtsöffnungen für die Schiffsführer schon von einer größeren Entfernung deutlich erkennbar zu machen, werden auf den Brückengeländern über den für die Durchfahrt der Dampfschiffe bestimmten Jochöffnungen Nr. 9 und 12 grell weiß und roth bemalte Kronen, dann auf jenen für die Durchfahrt der Flösse und Ruderschiffe geeigneten Jochöffnungen hohe Kreuze aufgestellt, und bei der für die Ruderschiffahrt besonders geeigneten Jochöffnung Nr. 15 überdies sowohl die Geländer-, als auch die obere Jochverschalung mit breiten, weit sichtbaren Streifen von schwarzer und weißer Oelfarbe bemalt werden.

Der von den Führern der Flösse und Ruderschiffe zu beobachtende Wasserstand von „3 Schuh ober Null" am Steiner Donaupegel wird an den Felsenwänden nächst Dürnstein mit greller Farbe, daher weit sichtbar, bezeichnet.

## III. Bestimmungen für den Wiener Donaucanal.

§. 1.

Jedes Ruderfahrzeug, welches in der Thalfahrt in den Wiener Donaucanal einfahren will, hat vorher an der in der Kuchelau, Kahlenberg oder Nußdorf hiezu bestimmten Anlände zu landen.

Die Führer dieser Fahrzeuge haben sich sodann bei den Organen der k. k. Donaucanal-Inspection die Ankunfts-Bestätigung, sowie die Lände- und Einfahrts-Bewilligung zu erwirken, worauf erst die Einfahrt in den Donaucanal stattfinden darf.

Insoferne der Landungsplatz in Nußdorf für Ruderschiffe nicht ausreicht, haben diese an der Kahlenbergerdorf-Lände anzulegen.

Beladene Ruderfahrzeuge, welche zu Berg in den Canal einfahren wollen, haben ebenfalls die Einfahrts-Bewilligung bei der Donaucanal-Inspection einzuholen.

§. 2.

Das Anlegen oder Landen der Flösse und Ruderschiffe, insbesondere der Doppelgefährte am neuen Damme und an dem gegenüber befindlichen Theilungswerke (Scheere) nächst Nußdorf ist verboten.

§. 3.

Die Donaucanal-Inspection ertheilt nur den nach den allgemeinen Strompolizei-Vorschriften und nach den gegenwärtigen Bestimmungen ausgerüsteten Ruderfahrzeugen und Flössen die Einfahrts-Bewilligung auf Grund der hierüber von den bestellten Canal-Aufsehern ausgestellten, eventuell von den k. k. Finanz-Organen vidirten Certificate.

§. 4.

Jenen Fahrzeugen, für deren Fracht nicht schon bestimmte, Privat-Eigenthümern gehörige oder öffentliche Lagerplätze existiren, wird die Einfahrt nur dann bewilligt, wenn sich die Eigenthümer oder Führer derselben durch Certificate, welche von den betreffenden Canal-Aufsehern ausgestellt worden, ausweisen, daß die Canalstelle, wo sie zu landen gedenken, frei, und daß ihnen von Seite des Grundeigenthümers oder Grundpächters die Deponirung der Waare nach dem Einlaufen und Landen sofort gestattet ist.

§. 5.

Die Donaucanal-Inspection ertheilt den Ruderschiffen und Flössen die Einfahrts-Bewilligung nach Umständen für bestimmte Stunden und nur auf bestimmte Ländeplätze, woran sich die Schiffsführer genau zu halten haben.

§. 6.

Flösse, welche eine Breite von mehr als fünf Klaftern haben und gekoppelte Fahrzeuge dürfen in den Wiener Donaucanal nicht einfahren.

§. 7.

Beladene Wasserfahrzeuge von was immer für einer Benennung, deren Länge sieben Klafter überschreitet, dürfen bei einem Wasserstande von acht Fuß und darüber (am Pegel an der Ferdinandsbrücke) nicht mehr in den Donaucanal einfahren.

Bei einem Wasserstande von zehn und mehr Fuß ober demselben Nullpunkte ist allen Fahrzeugen ohne Unterschied ihrer Größe, sie mögen beladen oder leer sein, die Einfahrt in den Donaucanal untersagt.

§. 8.

Sollte die Schiffahrt im Wiener Donaucanale durch eingetretene Unglücksfälle oder durch andere Hindernisse gesperrt sein, so wird dies durch Aussteckung von roth-weißen Nothfahnen signalisirt, oder den Schiffsführern durch Zuruf bekannt gegeben.

Ist die roth-weiße Fahne ausgesteckt, darf kein gelandetes Fahrzeug abheften und die in der Fahrt begriffenen Schiffe, mit Einschluß der Dampfboote, müssen bei Ansichtigwerdung der Nothfahne sogleich an der zunächst geeigneten Stelle landen, und bis nach Beseitigung des Hindernisses, respective bis nach Einziehung der Nothfahne, an Haft bleiben.

Wird der Capitän eines Dampfschiffes oder der Führer eines Ruderschiffes oder Flosses von einem Angestellten der Donaucanal-Inspection oder von einem Sicherheitswachmanne angerufen und zum Landen aufgefordert, so hat derselbe unbedingt Folge zu leisten.

§. 9.

Um bei eingetretenen Unglücksfällen die Schiffahrt im Donaucanale rechtzeitig absperren zu können, werden die Führer der verunglückten Fahrzeuge verpflichtet, den oberhalb der Unglücksstelle stationirten Canalaufseher oder den nächsten Sicherheitswachposten unverzüglich von dem Ereignisse in die Kenntniß zu setzen.

Ist die Schiffahrt durch den eingetretenen Unglücksfall gänzlich gesperrt, so ist auch die Canal-Inspection in Nußdorf sogleich und wo möglich telegraphisch hievon zu verständigen.

§. 10.

Die bloße Durchfahrt durch den Wiener Donaucanal, das Umtauchen der Flösse und beladenen Ruderschiffe im Canale ist verboten.

§. 11.

Bei Nacht ist den Ruderschiffen und Flössen jede Fahrt im Canale untersagt.

§. 12.

Ruderschiffe oder Flösse dürfen den Canal nicht übersetzen, solange ein anderes, sich ihnen annäherndes Dampfschiff oder Ruderfahrzeug in Sicht ist.

§. 13

Das Nebeneinanderfahren der Flösse oder Ruderschiffe im Wiener Donaucanale ist strenge verboten.

Die an den Länden unmittelbar hintereinander stehenden Fahrzeuge dürfen daher nur in solchen Zeitintervallen abgeheftet werden, daß bei der Fahrt im Canale zwischen zwei Fahrzeugen mindestens eine Strecke von 300 Klaftern frei bleibt.

§. 14.

Die im Donaucanale fahrenden Ruderschiffe oder Flösse haben beim Begegnen oder Einholen von Canaldampfbooten stets nach der Richtung des Stromstriches gestellt zu sein, und nach der von dem Dampfer mit der blauen Fahne signalisirten Seite soweit auszuweichen, daß Letzterer ungehindert passiren kann.

Zum Zeichen des Verständnisses haben die Ruderschiffe und Flösse das Ausweichsignal durch ein Fähnlein zu erwidern.

§. 15.

Alle im Wiener Donaucanale gelandeten Wasserfahrzeuge müssen sowohl am Kranzel, als auch Steuer gut und parallel mit dem Ufer verheftet sein.

Bei einem Wasserstande von mehr als fünf Schuh ober Null (Ferdinandspegel) hat die Verheftung am Kranzel mit zwei Seilen zu geschehen.

§. 16.

Auf den an Haft liegenden, beladenen Fahrzeugen haben stets mindestens zwei Schifflente anwesend zu sein, um alle nothwendigen Vorkehrungen und Hilfeleistungen sogleich treffen zu können.

§. 17.

Nachdem der Wiener Donaucanal in seiner ganzen Ausdehnung zum Anlanden benützt werden kann, so ist es mit Rücksicht auf dessen beschränkte Breite strenge verboten, die Fahrzeuge an den Ufern derselben in mehr als einer Breite aufzustellen und zu heften.

Es dürfen auch keine Waidzillen vor den Hauptschiffen oder Flössen gegen die Naufahrt zu angehängt werden.

Die in den Donaucanal einfahrenden Ruderfahrzeuge sind, solange sie nicht entlastet sind, von der Beobachtung der im §. 8 der allgemeinen Bestimmungen enthaltenen Vorschrift über die Windläden nicht enthoben.

§. 18.

Die in den Wiener Donaucanal eingefahrenen Ruderschiffe sind binnen drei Tagen vom Tage der Landung gerechnet, an den hiezu bestimmten Plätzen zu entladen, und nach der Entladung in wenigstens 24 Stunden entweder vollständig aus dem Canale zu schaffen, oder an die für leere Schiffe bestimmte Lände zu bringen.

Sollen die Schiffe im Donaucanale zerschlagen werden, so haben die betreffenden Parteien diesfalls bei der Canal-Inspection die Bewilligung einzuholen.

In derselben Zeit wie die Ruderschiffe sind auch die Flösse zu entladen und binnen weiteren fünf Tagen auszustreifen.

Geschieht diese Ausstreifung an öffentlichen Ausstreifplätzen, so sind von letzteren die ausgestreiften Floßbäume längstens innerhalb zehn Tagen vom Platze gänzlich wegzuschaffen.

§. 19.

Wenn das Fahrzeug nach Verlauf des bestimmten Termines nicht überführt oder beseitigt ist, so wird dasselbe auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers durch die Strom-Aufsichtsorgane oder durch die Zillenräumer an geeignete Stellen abgeführt und nöthigenfalls auch ausgewunden

Die auf diese Art abgeführten Fahrzeuge werden von der Canal-Inspection in Beschlag genommen und bleiben für die Kosten der Ueberführung sowohl, als auch für die Strafbeträge in Haftung.

§. 20.

Das Einreiten oder Ineinanderladen der leeren Schiffe darf nur auf solche Weise bewerkstelligt werden, daß hiedurch die übrige Schiffahrt nicht behindert wird.

§. 21.

Sobald ein Eisrinnen im Donaustrome, insbesondere im Wiener Donaucanale selbst eintritt, sind über Anordnung der Strombehörde die sämmtlichen Wasserfahrzeuge und schwimmenden Bauwerke aus dem Donaucanale wegzuschaffen.

§. 22.

Jede Beeinträchtigung der Hufschläge, das Fahren und Reiten auf denselben, das Einschlagen von Pflöcken in die Pflastertalus, sowie jede wie immer geartete Beschädigung und Verunreinigung der Ufer überhaupt, ist verboten.

§. 23.

Die Sand- und Schottergewinnung im Donaucanale ist ohne besondere Bewilligung und außer den hiezu bestimmten Plätzen nicht gestattet.

Die Eisgewinnung vom Döblingerbache bis zur Ausmündung des Donaucanales ist unbedingt verboten und in der obersten Strecke vom Döblingerbache aufwärts nur gegen besondere Bewilligung gestattet.

§. 24

Die Ausmündung der in den Donaucanal fließenden Bäche und der Hauptunrathscanäle ist stets frei zu halten.

§. 25.

Das Schwemmen der Pferde überhaupt, dann das Waschen der Wägen und das Wasserführen mit Wägen darf nur an den hiezu bestimmten Plätzen stattfinden.

§. 26.

Die Befahrung des Wiener Donaucanales mit Dampfern ist überhaupt nur mit den kleinen eigens hiezu construirten Canalbooten gestattet, und zwar für die Passagierbeförderung thal- und bergwärts, für die Frachtbeförderung mit Schleppschiffen aber nur bergwärts von der Mündung bis zum Wienflusse.

Die Ein- und Ausfahrt von größeren Dampfschiffen oder Remorqueuren ist untersagt.

§. 27.

Während der täglich einmaligen Ein- und Ausfahrt der Canaldampfboote zur Beförderung der Reisenden von und zu den großen Personenschiffen nach Linz und Pest bleibt die Schiffahrt im Donaucanale für Ruderschiffe und Flösse geschlossen.

Die Fahrten dieser Dampfboote werden nach den näheren Bestimmungen der Statthalterei-Vorschrift vom 9. März 1859, Z. 9328, durch blau-weiße Fahnen in der bisher üblichen Weise signalisirt, und es sind alle Gattungen Ruderfahrzeuge gehalten, bei Sicht dieser Fahne die Fahrt sogleich einzustellen, und bis nach Einziehung derselben an einem geeigneten Punkt an Haft zu gehen.

§. 28.

Die Befahrung des Wiener Donaucanales mit den kleinen Dampfbooten darf nur bis zu jenem Wasserstande stattfinden, welcher deren Passirung unter den Brücken noch möglich macht.

§. 29.

Zur Nachtzeit werden Dampfbootfahrten, wenn selbe stattfinden sollten, mit zwei rothen Laternenlichtern auf den Fahnenstangen übereinander hängend signalisirt.

Die Canalboote selbst haben am Vordertheil, und zwar wegen der nothwendigen Umlegungen des Rauchfanges an einer besonderen Stange bei der Bergfahrt zwei, bei der Thalfahrt drei weiße Laternenlichter übereinander zu führen.

§. 30.

Die Führer der Canalboote sind unter eigener Verantwortlichkeit verpflichtet, sowohl für die Sicherheit derselben, als für jene der im Canale fahrenden oder gehefteten Ruderfahrzeuge Sorge zu tragen; daher in der Regel nur langsam zu fahren, die Maschinenkraft so oft als erforderlich zu mäßigen oder auch ganz einzustellen ist.

§. 31.

Beim Begegnen oder Einholen von Ruderfahrzeugen haben die Dampfer durch einen langgedehnten Dampfpfiff die Ruderschiffe rechtzeitig auf ihre Nähe aufmerksam zu machen, und nach den Bestimmungen des §. 15 mit der blauen Fahne das Ausweichsignal zu geben.

§. 32.

In scharfen Krümmungen oder nächst den Jochbrücken, wo ein Ausweichen nicht leicht möglich ist, sind folgende Vorsichten zu beobachten:

a) Thalfahrende Dampfer dürfen an solchen Stellen den eingeholten Ruderfahrzeugen nicht vorfahren.

b) Bergfahrende Dampfer haben unterhalb der Strombiegung oder Jochbrücke die Passirung des thalfahrenden Dampfers oder Ruderschiffes abzuwarten.

c) Befindet sich der aufwärts fahrende Dampfer zur Zeit der Annäherung des thalfahrenden Dampfers oder Ruderschiffes bereits in der Strombiegung oder unter der Jochbrücke, so hat der Erstere unbedingt zurückzufahren und die Passirung des Thalfahrers an einer geeigneten Stelle abzuwarten.

§. 33.

Die Canaldampfboote dürfen im Wiener Donaucanale — den Fall der überwiegenden Gewalt eines zufälligen Ereignisses ausgenommen — nur an den hiezu bestimmten Landungsplätzen anlegen, ankern oder etwas aufnehmen oder ablegen.

§ 34.

Die Handhabung der Strompolizei-Ordnung an den Ländeu am Hauptstrome in der Strecke vom Anfange der Kuchelau (Fixirungsstein Nr. 10—I 1/11) bis zur Einmündung des Wiener Donaucanales, dann von dessen Ausmündung bis zum Albener-Wasser, sowie in der ganzen Ausdehnung des Donaucanales selbst, ist der Donaucanal-Inspection in Nußdorf im Einvernehmen mit den Finanzorganen und unter Mitwirkung der hiezu bestellten Canalaufseher, der k. k. Sicherheitswache und der k. k. Gendarmerie übertragen.

Den Weisungen dieses Personales ist in strompolizeilicher Richtung unbedingt Folge zu leisten.

---

# Anhang A.

## Verzeichniß

jener Landungsplätze an der Donau außerhalb des Wiener Donaucanals, welche als öffentliche erklärt worden sind. (Allg. Bestimmungen §. 11.)

### a) in Ober-Oesterreich:

Am rechten Ufer bei:

1. Engelhartszell, 2. Weserufer, 3. Inzell, 4. Aschach, 5. Brandstatt, 6. Linz, 7. Zizelau, 8. Enghagen.

Am linken Ufer bei:

1. Niederranna, 2. Marbachzell, 4. Obermühl, 4. Untermühl, 5. Landshaag, 6. Ottensheim, 7. Urfahr, 8. Mauthausen, 9. Marktau, 10. Grein, 11. St. Nicola, 12. Sarmingstein.

### b) in Nieder-Oesterreich:

Am rechten Ufer bei:

1. Niederwallsee, 2. Ybbs, 3. Pöchlarn, 4. Melk, 5. Traismauer, 6. Zwentendorf, 7. Tulln, 8. Greifenstein, 9. Kuchelau und Kahlenberg, 10. Kaiser-Ebersdorf, 11. Fischamend, 12. Wildungsmauer, 13. Deutsch-Altenburg, 14. Hainburg.

Am linken Ufer bei:

1. Persenbeug, 2. Marbach, 3. Spitz, 4. Ober- und Unterloiben, 5. Rothenhof, 6. Stein, 7. Altenwörth, 8. Korneuburg, 9. Orth.

Bauhans m. p.

---

## XX.

# Berliner Vertrag.

Des zwischen

Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, England, Italien, Rußland und der Türkei zu Berlin am 13. Juli 1878 geschlossenen, und am 3. beziehungsweise 28. August ratificirten Vertrages

## Stellen,

welche auf die Donau und Donauschiffahrt Bezug haben.

Aus dem Artikel VIII.

Die Handels- und Schiffahrtsverträge, ebenso wie alle Conventionen und Abmachungen, die zwischen den fremden Mächten und der Pforte geschlossen worden und heute in Kraft sind, werden in dem Fürstenthum Bulgarien aufrecht erhalten, und keine Aenderung wird darin hinsichtlich einer Macht Platz finden, bevor diese nicht ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

Kein Transitzoll wird in Bulgarien auf die durch dieses Fürstenthum gehenden Waaren erhoben.

Aus den Artikeln XXXVII und XLVIII.

Bis zum Abschlusse neuer Uebereinkommen soll in Serbien nichts an dem gegenwärtigen Zustande der Handelsverbindungen des Fürstenthums mit fremden Ländern geändert werden.

Kein Transitzoll soll von Waaren, welche durch Serbien geführt werden, erhoben werden, ebenso durch Rumänien.

### Artikel LII.

Um die der freien Schiffahrt auf der Donau, welche als von europäischem Interesse anerkannt worden ist, gesicherten Garantien zu steigern, beschließen die hohen vertragschließenden Theile, daß alle Festungen und Fortificationen, welche sich am Laufe des Flusses vom Eisernen Thor bis zur Mündung befinden, geschleift und keine neuen errichtet werden sollen.

Kein Kriegsschiff darf unterhalb des Eisernen Thores die Donau befahren, ausgenommen nur leichte Fahrzeuge, welche zum Dienst der Flußpolizei und der Zollbehörden bestimmt sind. Die an der Mündung der Donau stationirten Kriegsschiffe der Mächte dürfen indessen bis nach Galatz hinaufgehen.

Artikel LIII.

Die Europäische Donau-Commission, in welcher auch Rumänien vertreten sein wird, behält ihre Functionen und wird sie von jetzt ab bis nach Galatz vollständig unabhängig von der Territorialhoheit ausüben. Alle Verträge, Uebereinkommen, Acte und Entscheidungen, welche sich auf ihre Rechte, Privilegien, Prärogative und Verpflichtungen beziehen, werden bestätigt.

Artikel LIV.

Ein Jahr vor dem Ablaufe des für die Dauer der Europäischen Commission bestimmten Termines werden sich die Mächte über die Verlängerung der Vollmachten oder über die Modificationen einverständigen, welche sie einzuführen für nöthig befinden sollten.

Artikel LV.

Reglements für die Schiffahrt, Flußpolizei und Aufsicht vom Eisernen Thor bis Galatz werden von der Europäischen Commission, welcher Delegirte der Uferstaaten zur Seite stehen, ausgearbeitet und in Uebereinstimmung mit jenen gebracht werden, welche für den Lauf unterhalb Galatz gegeben worden sind oder noch gegeben werden.

Artikel LVI.

Die Europäische Donau-Commission wird, um den Unterhalt des Leuchtthurmes auf der Schlangeninsel zu sichern, am competenten Orte eine Vereinbarung zu Stande bringen.

Artikel LVII.

Die Ausführung der Arbeiten, welche bestimmt sind, die Hindernisse zu beseitigen, die sich der Schiffahrt am Eisernen Thor und bei den Katarakten entgegenstellen, wird Oesterreich-Ungarn anvertraut.

Die Uferstaaten dieses Theiles des Flusses werden alle Erleichterungen gewähren, welche im Interesse der Arbeiten verlangt werden sollten.

Die Bestimmungen des Artikels VI des Londoner Vertrages vom 13. März 1871, welche sich auf das Recht beziehen, eine provisorische Taxe zur Deckung der Kosten dieser Arbeiten zu erheben, bleiben zu Gunsten Oesterreich-Ungarns in Kraft.

Artikel LXIII.

Der Pariser Vertrag vom 30. März 1856 ebenso wie der Londoner Vertrag vom 13. März 1871 werden in allen Bestimmungen aufrecht erhalten, welche durch die vorstehenden Stipulationen nicht aufgehoben oder modificirt worden sind.

## XXI.

# Allgemeine Bedingungen

für die

Einführung der Dampfschiffahrt mittelst Kette oder Drahtseil (Touage)

vom Jahre 1870.

### §. 1.

Durch die Dampfschiffahrt mittelst Kette oder Drahtseil (Touage) darf weder die Ausübung der Dampf- oder Segelschiffahrt noch der Betrieb der Fähranstalten und die Flösserei und ebensowenig der Leinzug oder der Schiffzug mittelst gewöhnlicher Dampfschiffe gehindert werden.

Insbesondere ist die Unternehmung einer Touage-Schiffahrt verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen und zu unterhalten, daß Kettenfähren, welche sich auf der von ihr befahrenen Wasserstrecke befinden oder künftig mit Genehmigung der Behörden etwa eingerichtet werden, unbehindert betrieben werden können.

Bei denjenigen Kettenfähren, welche zur Zeit der Concessions-Ertheilung bereits im Betriebe stehen, hat die Unternehmung der Touage-Schiffahrt die Lasten der zum obigen Behufe erforderlichen Herstellungen allein zu tragen.

Die Beurtheilung, ob die hiezu getroffenen Einrichtungen dem Zwecke entsprechen, steht den Stromaufsichts-Behörden zu, deren Entscheidung sich die Unternehmung der Touage-Schiffahrt zu fügen hat.

Die Unternehmung haftet für allen Schaden, welchen die Einlegung der Kette oder des Drahtseiles und der Schleppdienst für Dritte herbeiführen könnte, sei es, daß die Freiheit und Sicherheit der Schiffahrt im Allgemeinen oder wohlerworbene Rechte einzelner Personen oder Genossenschaften dadurch beeinträchtigt werden, und hat gegen alle aus diesen Gründen etwa gegen den Staat oder die Staatsbehörde erhobenen Ansprüche die letzteren zu vertreten, ohne deßhalb Regreßansprüche an den Staat oder die Staatsbehörden erheben zu können.

### §. 2.

Die Unternehmung der Touage-Schiffahrt ist allen bestehenden und noch zu erlassenden Schiffahrts- und polizeilichen Vorschriften unterworfen.

Insbesondere bleibt vorbehalten, im Interesse der Sicherheit und der übrigen Schiffahrt über die Zahl und Größe der zu schleppenden Fahrzeuge und die Geschwindigkeit der Fortbewegung, sowie über die Bemannung und Ausrüstung der Touage-Dampfer die allenfalls erforderlichen Bestimmungen zu erlassen.

§. 3.

Die Kette oder das Drahtseil ist nach den Anordnungen der Stromaufsichtsbehörden zu legen und dergestalt in der vorgezeichneten Lage zu erhalten, daß auf der Leinpfadseite mindestens die Hälfte des Fahrwassers frei bleibt, so daß bei der Kreuzung mit Fahrzeugen, welche an der Leine gezogen werden, diese — soweit nicht an einzelnen von den Stromaufsichts-Behörden zu bezeichnenden Stellen die Verhältnisse eine Ausnahme bedingen — die Leinpfadseite behalten.

Die Unternehmung ist übrigens verpflichtet, aus eigenen Mitteln für eine gehörige Bezeichnung der Lage der Kette oder des Drahtseiles durch geeignete Malzeichen nach Anordnung der Stromaufsichts-Behörden zu sorgen und dieselben dauernd im Stande zu erhalten.

Desgleichen ist die Unternehmung verpflichtet, an bewegten Stromrinnen nach Bedarf und Angabe der Stromaufsichts-Organe für die Legung der Kette oder des Drahtseiles eine neue Bahn außerhalb der Stromrinne zu schaffen und falls hierzu eine Baggerung oder Aussprengung des Flußbettes nothwendig werden sollte, die diesfälligen Arbeiten auf ihre Kosten zu bewerkstelligen.

§. 4.

Wenn zum Behufe von Stromcorrectionsbauten, oder von Baggerungen, oder im Interesse der Fähranstalten vorübergehend die Hebung der Kette oder des Drahtseiles nothwendig wird, hat dies die Unternehmung der Touage-Schiffahrt auf ihre Kosten zu bewirken; auch verzichtet dieselbe im Voraus auf jede Entschädigung für die hierdurch herbeigeführte Unterbrechung des Schleppschiffahrtsbetriebes. Falls aus Rücksichten einer Stromregulirung einzelne Strecken des Stromes verlassen und hiefür neue Tracen ermittelt werden sollten, würde die Unternehmung der Touage-Schiffahrt, die in Folge dessen nothwendige Verlegung der Kette oder des Drahtseiles in die neuen Rinnsale auf ihre Kosten zu bewirken haben und nicht berechtigt sein, aus diesem Anlasse irgend welche Entschädigungsansprüche zu stellen.

§. 5.

Die Unternehmung ist verpflichtet, jedes beladene oder unbeladene Fahrzeug nach der Reihenfolge der Anmeldungen zu befördern, und zwar ohne Unterschied, ob dasselbe die Schleppung auf längere oder kürzere Strecke beansprucht.

Die Beförderung eines Fahrzeuges ist nur dann zu versagen, wenn dasselbe nicht mit der erforderlichen Bemannung oder den nöthigen Schiffsgeräthschaften versehen ist.

Der Unternehmung ist zwar gestattet, Waaren und Fahrzeuge für eigene Rechnung zu befördern; fremde Fahrzeuge haben jedoch unter allen Umständen, auch wenn sie später angemeldet werden, den Vorzug in der Beförderung.

Ueber die erfolgten Anmeldungen ist ein besonderes Register zu führen.

§. 6.

Es bleibt vorbehalten, die Zahl und die Lage der Anmeldestellen, die Form der Anmeldungen und deren Eintragung in das Anmeldungsregister der Stationsorte der Schlepper und der Fahrzeuge, welche von demselben Gebrauch zu machen wünschen, die Abfahrts- und Ankunftsstunden, die Zahl der regelmäßigen Schleppfahrten, sowie andere die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes betreffende Punkte nach Einvernehmen der Unternehmung durch besondere Anordnungen zu regeln. Die Unternehmung der Touage-Schiffahrt wird übrigens berechtigt sein, von allen Fahrzeugen, welche von den Kettendampfern vermöge der größeren Geschwindigkeit derselben überholt werden, zu verlangen, daß sie den Kettenschleppzug vorbeilassen, welchem letzteren jedoch obliegen wird, jene Fahrzeuge durch ein Signal mit der Dampfpfeife von dem beabsichtigten Vorhaben zu verständigen.

§. 7.

Der Tarif für die Beförderung durch die Touage-Dampfer ist der Regierung zur Genehmigung vorzulegen und kann ohne Zustimmung derselben nicht erhöht werden.

Der Tarif ist öffentlich bekannt zu geben.

§. 8.

Wenn die Unternehmung, sei es für die ganze von ihr befahrene Strecke, sei es für einen Theil der letzteren die im Tarife bestimmten Sätze zu ermäßigen findet, so dürfen dieselben erst nach Verlauf Eines

Jahres wieder erhöht werden. Alle Veränderungen des Tarifes sind, u. zw. die Erhöhungen mindestens Einen Monat vor der Activirung derselben, die Ermäßigungen spätestens Einen Tag zuvor durch Anschläge an den unter §. 6 erwähnten Anmeldestellen zu veröffentlichen und gleichzeitig, auch wenn sie der vorgängigen Genehmigung nach §. 7 nicht bedürfen, der Regierung anzuzeigen.

§. 9.

Die Beförderungsgebühren sind für alle Waaren, Versender, Schiffseigenthümer und Schiffsführer in gleicher Höhe nach Verhältniß der Entfernung, auf welche die Beförderung beansprucht wird, zu erheben. Neben denselben wird die gleichzeitige Einhebung einer einmaligen Expeditionsgebühr gestattet, bezüglich deren die Bestimmungen des §. 7 ebenfalls Anwendung zu finden haben.

Will die Unternehmung zu Gunsten einzelner Waaren, Versender, Schiffseigenthümer oder Schiffsführer eine Ermäßigung der Beförderungsgebühr bewilligen, so hat sie dies der Regierung anzuzeigen, welche berechtigt sein soll, die allgemeine Anwendung der so ermäßigten Gebühr vorzuschreiben.

Eine dergestalt herabgesetzte Gebühr kann ebenfalls erst nach Ablauf Eines Jahres wieder erhöht werden.

Der Unternehmung bleibt es aber jederzeit freigestellt, die Gebühr für die Rückbeförderung leerer Schiffe auf einen allgemein giltigen, niedrigen Satz zu beschränken.

§. 10.

Der Tarif wird nach Ablauf zweier Jahre vom Tage der Betriebseröffnung ab, und dann von 5 zu 5 Jahren revidirt.

Zu diesem Behufe sind der Regierung oder dem hiezu bestellten landesfürstlichen Commissär auf Verlangen alle auf das Unternehmen bezüglichen Bücher, Rechnungen und sonstigen Schriftstücke vorzulegen, sowie sonst erforderliche Auskünfte zu ertheilen.

Hat der jährliche Reinertrag des Unternehmens, einschließlich des statutenmäßigen Beitrages zum Reservefonde, im Durchschnitte der Revisionsperiode zehn Percent des nachweislich in dem Unternehmen angelegten Capitals überstiegen, so ist die Regierung bemächtigt, den Tarif in dem Maße herabzusetzen, daß der Rein-Ertrag unter Zugrundelegung der während der Revisionsperiode stattgehabten durchschnittlichen Einnahmen und Ausgaben voraussichtlich 10 Percent jenes Capitals nicht übersteigt.

§. 11.

Die Unternehmung haftet für die genaue Beobachtung der gegenwärtigen Bestimmungen und der sonst etwa noch bezüglich der Touage-Schiffahrt ertheilten Vorschriften, und hat daher alle Zuwiderhandlungen zu vertreten, dieselben mögen von ihr oder von ihren Angestellten ausgegangen sein.

§. 12.

Wird der Betrieb der Touage-Schiffahrt durch Zerreißen der Kette oder des Drahtseiles, durch Beschädigung der Schlepper oder sonstige Hindernisse unterbrochen, deren Beseitigung in der Macht der Unternehmung liegt, so ist dieselbe gehalten, die zur Wiederherstellung des Betriebes erforderlichen Maßregeln schleunigst zu ergreifen.

Sind binnen längstens drei Monaten vom Tage des Eintrittes eines derartigen Ereignisses, die der Fortsetzung des Betriebes entgegenstehenden Hindernisse, ohne daß der Fall einer höheren Gewalt vorliegt, von der Unternehmung nicht beseitigt, so kann die Regierung die Concession für erloschen erklären.

Damit der Schiffstrain bei einem plötzlichen Reißen der Kette oder des Drahtseiles der Gewalt des Stromes nicht machtlos preisgegeben sei und gegen andere Schiffe, Brückenjoche u. dgl. getrieben werde, ist stets eine hinreichende Anzahl von Ankern, dann jene Vorrichtung bereit zu halten, durch welche den nachtheiligen Folgen des eingetretenen Ereignisses begegnet werden kann.

§. 13.

Die Unternehmung darf die ihr ertheilte Concession ohne Genehmigung der Regierung an keine andere physische oder moralische Person abtreten.

§. 14.

Die Dauer der Erlaubniß zur Belassung der Kette oder des Drahtseiles im Wasser beziehungsweise der Concession zum Betriebe der Touage-Schiffahrt wird mit Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse von Fall zu Fall festgesetzt, dieselbe darf aber den Zeitraum von 50 Jahren niemals überschreiten.

§. 15.

Die Unternehmung ist verpflichtet, den Betrieb der Touage-Schiffahrt binnen der von der Regierung zu bestimmenden Zeitfrist zu beginnen und sodann mittelst so vieler Schlepper zu unterhalten, als zu einem geregelten Betriebe von der Stromaufsichts-Behörde für erforderlich erachtet werden wird.

§. 16.

Der Regierung bleibt es vorbehalten, auch vor der im Punkte 14 gedachten Zeit die Concession zur Touage-Schiffahrt ohne Anspruch auf eine Entschädigung zurückzuziehen, wenn die Unternehmung die in den §§. 1, 3, 4, 5, 7, 11, 12, 13 und 15 enthaltenen Bedingungen nicht erfüllt, und der an sie ergangenen Aufforderung zu deren Erfüllung innerhalb der hiezu festgesetzten Frist nicht nachkommt.

§. 17.

Nach dem Erlöschen oder der Zurücknahme der Concession hat die Unternehmung die Kette oder das Drahtseil binnen einer von der Regierung festzusetzenden Frist aus dem Wasser zu entfernen.

§. 18.

Zur Sicherstellung der der Unternehmung laut den §§. 1, 3, 4, 5, 11, 15 und 17 obliegenden Verpflichtungen hat dieselbe eine entsprechende Caution zu bestellen.

# Berichtigungen.

Auf Seite 28 soll es anstatt 62 Städte heißen: 63 Städte und

„ 638.439 Städte-Einwohner soll es heißen: 645.266 Städte-Einwohner, ferner

„ 665.455 Orts-Einwohner soll es heißen: 665.855 Orts-Einwohner.

„ „ 74/75 soll unmittelbar unter „Gmunden" stehen: Wels 6827 Einwohner, Pulver-, Papier- und Mahlmühle, Kupferhammer, Messing-, Maschinen-, Kattun-, Leder- und Oelfabrik; Holz- und Getreidehandel.

„ „ 78 soll die Einwohner-Anzahl der Stadt „Temesvár" anstatt mit 32.233, mit 32.223 angegeben sein.

„ „ 81 soll die Endsumme der Städte-Einwohner anstatt mit 638.469, mit 645.266 angegeben sein und die Endsumme der Orts-Einwohner soll anstatt 625.455 lauten: 665.855.

„ „ 192, 15te Zeile von oben, soll es anstatt 134 Städte, heißen: 135 und auf derselben Seite 16te Zeile von oben soll es anstatt 3,758.292 Einwohner heißen: 3,765.519.

BINDING SECT. DEC 29 1971

HE
387
D2W6

Wolfbauer, Josef M
Die Donau und ihre volkswirthschaftliche Bedeutung

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 16 12 07 11 007 8